RELATÓRIO

RFFSA - 1979

Ministério dos Transportes

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA

RELAÇÃO DE ASSUNTOS

ORGANOGRAMA DA RFFSA

APRESENTAÇÃO 5

ATIVIDADE COMERCIAL 13

OPERAÇÕES 21

TRANSPORTE METROPOLITANO 27

ENGENHARIA 33

PLANEJAMENTO 37

MATERIAL 43

PATRIMÔNIO 49

ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS 55

PESSOAL 65

SUBSIDIÁRIAS

Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER 75

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF 83

ANEXOS

Demonstrações Financeiras I

Notas Explicativas XIII

Parecer do Conselho Fiscal XXV

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA
PRESIDÊNCIA
GABINETE
INSPETORIA GERAL FERROVIÁRIA
ASSESSORIA DE DESENVOL-VIMENTO DA ORGANIZAÇÃO
ASSESSORIA DE SEGURANÇA E INFORMAÇÕES
DEPTº GERAL DE SEGURANÇA EMPRESARIAL
AUDITORIA
DIVISÃO JURÍDICA
DIRETORIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DIRETORIA DE PESSOAL
DIVISÃO DE ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL
DIVISÃO DE DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL
DIRETORIA DE CONTROLE
DIVISÃO DE CONTADORIA
DIVISÃO DE SISTEMAS DE PROCES-SAMENTO DE DADOS
DIVISÃO DE FINANÇAS
DIRETORIA DE PATRIMÔNIO
DIVISÃO DE CONTROLE DE BENS PATRIMONIAIS
DIVISÃO DE OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS
DIRETORIA DE MATERIAL
DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E CON-TROLE DE MATERIAIS
DIVISÃO DE COMPRAS
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO
DIVISÃO DE ESTUDOS E PROGRAMAS
DIRETORIA DE ENGENHARIA
DIVISÃO DE ELETROTÉCNICA
DIVISÃO DE VIA PERMANENTE E OBRAS
DIRETORIA DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE TRANSPORTES
DIVISÃO DE MECÂNICA
DIRETORIA COMERCIAL
DIVISÃO DE ESTUDOS COMERCIAIS
DIVISÃO DE AÇÃO COMERCIAL
DIVISÃO ESPECIAL CES
SUP. REGIONAL RECIFE SR-1
SUP. REGIONAL BELO HORIZONTE SR-2
SUP. REGIONAL RIO DE JANEIRO SR-3
SUP. REGIONAL SÃO PAULO SR-4
SUP. REGIONAL CURITIBA SR-5
SUP. REGIONAL PORTO ALEGRE SR-6
SUP. REGIONAL SALVADOR SR-7

APRESENTAÇÃO

SENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento às prescrições legais e estatutárias, submete à apreciação da Assembléia Geral o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como as Demonstrações Financeiras, referentes ao exercício de 1979.

Observa-se que as informações relativas à situação econômico-financeira da RFFSA, apresentadas neste relatório, são retiradas do Balanço, sendo, portanto, precisas. No que respeita aos aspectos físicos, os dados apresentados são estimados, afirmando-se, no entanto, que refletem com nível de precisão adequado o trabalho da Empresa em 1979. Assegura-se que a publicação dos dados definitivos no Anuário Estatístico da RFFSA, o que deverá ocorrer até abril próximo, não alterará significativamente os resultados aqui apresentados.

PRODUÇÃO DE TRANSPORTE

O incremento na produção do transporte de carga, durante o ano de 1979, confirmou a tendência de crescimento, observada desde 1973, mas que se havia anulado em 1978, fruto, entre outros fatores, de dificuldades de comercialização de alguns produtos de exportação, frustrações de safra e restrições a setores da produção industrial que constituíam importantes clientes da RFFSA. Apesar da subsistência de alguns desses limitadores, uma ação comercial intensa, aliada a certas medidas institucionais de estímulo ao uso da ferrovia (como elemento de racionalização do emprego de combustíveis), renderam os frutos esperados: da quase estabilidade de desempenho verificada em 1978, evoluiu-se para um acréscimo de produção de transporte em torno dos 10% - superior, individualmente, a quase todas as ta

xas de crescimento dos últimos cinco anos. (V. Tabela 1).

TABELA 1 - RFFSA - PRODUÇÃO DE TRANSPORTE DE CARGA

EXERCÍCIO	TKU x 10^6	INCREMENTO %
1974	18.118	...
1975	19.732	8,9
1976	23.329	18,2
1977	25.123	7,7
1978	25.128	-
1979	27.557	9,7

É importante chamar a atenção para o fato de que esse aumento na produção do transporte foi acentuadamente seletivo, continuando a privilegiar segmentos da economia claramente prioritários, objetivando: incremento das exportações, expansão siderúrgica, produção de alimentos, apoio à indústria cimenteira e distribuição de combustíveis.

No tocante ao transporte de passageiros em sistemas suburbanos, prosseguiu a ênfase na expansão da oferta de serviços a níveis compatíveis com a pressão crescente da demanda. Essa expansão voltou-se, principalmente, para os grande polos de concentração das exigências sociais de transporte de massa a preços reduzidos - vale dizer, os grandes agregados metropolitanos do país, com destaque para as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo; já agora, contudo, com o lançamento do Programa de Transportes Alternativos, volta-se, também, a atenção às Regiões Metropolitanas de Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre. No conjunto, obteve-se aumento de 6% na quantidade de passageiros transportados por esses sistemas de subúrbios (V. Tabela 2).

TABELA 2 - RFFSA - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELOS SISTEMAS DE SUBÚRBIOS

EXERCÍCIO	MIL PASSAGEIROS	INCREMENTO %
1974	233.050	...
1975	215.547	(7,5)
1976	257.726	19,6
1977	277.213	7,6
1978	314.060	13,3
1979	332.301	5,8

Durante o exercício, ainda, a importância atribuída a esse setor da atividade da Empresa foi posta em evidência, institucionalmente, pela criação da Diretoria de Transportes Metropolitanos - medida cujo alcance é desnecessário sublinhar.

Paralelamente, é preciso destacar o aumento da produtividade do pessoal, que, em 1979, apresentou um desempenho notavelmente bom (cerca de 10% superior ao índice de 1978, em toneladas-quilômetro / /empregado), atingindo o nível de mais de 300.000 TKU/empregado,comparável a padrões internacionais. Merece ser salientado que esse resultado foi obtido independentemente de qualquer ênfase especial na redução em si do efetivo do pessoal (o qual, em relação a 1978 , permaneceu aproximadamente constante - 93.000 em dezembro de 1979).

Nesse sentido, é interessante observar as melhoras no aproveitamento de equipamentos que são indicadas pela circunstância de o acréscimo de transporte referido,em TKU, ser significativamente superior àquele registrado pelo transporte medido em toneladas-quilômetro brutas (apenas cerca de 2%).

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

Prosseguiu, ao lado disso, o programa de investimentos da RFFSA, havendo-se aplicado Cr$ 16,7 bilhões, contra os Cr$ 9,1 bilhões investidos em 1978. Destacaram-se (de acordo com a decisão do CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO que estabeleceu a configuração final da malha de bitola larga a atender à demanda esperada até 1990 na área do chamado Triângulo Econômico Rio-Belo Horizonte-São Paulo) a construção da Ferrovia do Aço (a cargo da subsidiária ENGEFER - EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A.) e a ampliação da Linha do Centro (Belo Horizonte-Barra do Piraí-Rio de Janeiro). Tiveram continuidade, também, a modernização do restante da malha básica necessária ao atendimento da demanda até 1985, as obras nas redes de transportes de subúrbios e a aquisição de material de transporte ferroviário.

Além disso, deve-se ressaltar o prosseguimento das iniciativas relacionadas ao fortalecimento da capacidade gerencial da Empresa ,

envolvendo sobretudo os estudos para a implantação de um sistema de planejamento e do sistema de informação gerencial, o melhoramento da capacidade gerencial e executiva, a intensificação da ação comercial, o estudo da implantação do cadastro ferroviário, o aprimoramento dos métodos de operação e de conservação da via permanente e do material rodante.

Merece ser salientada a preocupação com o aumento do aproveitamento do expressivo patrimônio da Empresa, em termos de defesa, exploração, administração e valorização - propósito esse que acabou por exprimir-se na criação, em 1979, da Diretoria de Patrimônio da RFFSA.

A EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

De 1978 até o presente momento, alguns fatos novos vieram acarretar substanciais modificações no quadro econômico-financeiro então vigente. Compreenderam estes tanto evoluções no próprio desempenho da Empresa quanto uma revisão, por iniciativa do Ministério dos Transportes, de importantes aspectos do contexto institucional que até aquele momento condicionava a posição da RFFSA. É preciso pôr em relevo:

a) a queda do déficit operacional líquido da Empresa (cerca de 18% em termos reais - V. Tabela 3);

b) a previsão de dotações orçamentárias, pela União, destinadas ao ressarcimento dos prejuízos decorrentes da manutenção pela RFFSA dos chamados "serviços anti-econômicos"- abrindo, assim, o caminho à definitiva regularização, através da "normalização contábil", das relações financeiras derivadas da prestação dessas atividades;

c) a consolidação e refinanciamento da dívida acumulada até 1978;

d) o lançamento pelo Ministério dos Transportes do Programa de Transportes Alternativos, com o compromisso de identificação clara das fontes de recursos necessários ao financiamento das novas prioridades de investimentos da Empresa.

e) a reavaliação do Ativo Imobilizado para Cr$ 442 bilhões, configurando a real dimensão do Patrimônio da Empresa.

TABELA 3 - RFFSA - RESULTADO OPERACIONAL LÍQUIDO

DISCRIMINAÇÃO	1978 (Cr$ 10^6 79)*	1979 (Cr$ 10^6)	VARIAÇÃO REAL (%)
Receita	17.449	17.313	- 1
Despesa	26.971	25.160	- 7
Resultado	(9.522)	(7.847)	-(18)

* Para fins comparativos mais reais, utilizou-se uma taxa de atualização mais próxima da inflação efetiva em 1979 (1,77), em lugar da simples correção monetária.

É claro que - embora se esteja longe ainda de poder dizer que o conjunto de dificuldades financeiras da RFFSA se encontre satisfatoriamente resolvido - tais providências contribuem decisivamente, sem dúvida, para compor um quadro bastante mais promissor da situação. Sobretudo, pode-se certamente contemplar um horizonte de responsabilidades seguramente muito grandes, e seguramente muito maiores ainda do que aquelas que a Empresa já assumira, dentro de uma expectativa de autonomia e suficiência econômicas pelo menos aproximadamente compatíveis com a magnitude dessas tarefas.

A SITUAÇÃO ATUAL: PERSPECTIVAS E NOVOS DESAFIOS

Se é verdade, como se viu do exposto até aqui, que a situação da RFFSA experimentou sensíveis melhoras, durante o ano de 1979 - especialmente no tocante a sua posição financeira -, é igualmente fundamental não se perder de vista que permanecem alguns problemas graves, a serem enfrentados sem perda de tempo. Tais problemas dizem respeito tanto à própria questão econômico-financeira quanto, sobretudo, na atual conjuntura, à amplitude, complexidade e premência dos

desafios que se colocam, nos terrenos da eficiência e da produção de resultados, como fruto das próprias exigências econômicas e sociais que são feitas ao setor ferroviário, do ponto de vista dos interesses nacionais.

Do ângulo estritamente econômico-financeiro, é imprescindível não subestimar, por qualquer forma que seja, a essencial relevância de:

- prosseguir, em ritmo crescente, o esforço de reequilíbrio do balanço econômico-financeiro operacional, com a manutenção e aceleração dos programas intensivos de comercialização, seletividade rigorosa de transportes, redução de custos, aperfeiçoamento e racionalização de procedimentos e desenvolvimento gerencial;
- assegurar o aprofundamento e definitiva consolidação dos mecanismos de ressarcimento dos prejuízos com as "atividades antieconômicas", tendendo a regularizar de modo permanente, estável e racional as relações entre o Governo (no caso, o Ministério dos Transportes) e empresas prestadoras de serviços de interesse social e nacional, como é o caso da RFFSA;
- manter e estender o padrão de clara identificação de origens de recursos para todos os mais expressivos programas de investimentos, notadamente os referentes à modernização e ampliação da malha fundamental da Empresa e à aquisição de material rodante, utilizando-se, na medida necessária, os recursos a fundo perdido;
- equacionar realisticamente o programa de liquidação da dívida da Rede Ferroviária, contraída e por contrair, dentro de padrões adequados de gestão financeira empresarial;
- providenciar a fluência de todos os fundos identificados para o financiamento das atividades da Empresa, de modo a garantir, nos tempos próprios, a suficiência financeira da administração.

Porém, o que é realmente desafiante é o novo quadro de responsabilidades de desempenho que se desenha para o segmento ferroviário, em função de realidades nacionais hoje muito claras. Tal quadro impõe que a RFFSA assuma sua parcela de encargos nas tarefas do

desenvolvimento nacional nos próximos anos com a convicção da necessidade incontornável de um imenso empenho de todos os interessados no cumprimento das funções da Empresa, e da inevitabilidade de grandes mudanças em sua organização, estrutura, instituições e funcionamento, para poder fazer face adequadamente a esses encargos.

De fato - superando, de certo modo, a própria magnitude dessas tarefas da maneira como já fora entrevista na estratégia esboçada para o período 79/85 -, tem-se hoje uma situação em que:

a) é uma das prioridades governamentais já explicitadas a realização de um programa acelerado de expansão da oferta de transporte ferroviário de carga, através de grandes projetos como:
   - aqueles necessários à configuração como desejada da malha de bitola larga prevista para atender à demanda dos próximos dez anos na área do Triângulo Econômico Rio-Belo Horizonte-São Paulo;
   - Ferrovia da Soja, os estudos relativos à qual se encontram em andamento, mas certamente gerarão novas extensões ferroviárias e grande incremento na demanda daquele corredor;
   - Programa do Carvão, envolvendo a construção de uma série de ramais de acesso e a efetivação de melhoramentos em rotas de interesse do transporte do carvão no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, principalmente;

b) foi, ainda, estabelecida, para as principais áreas metropolitanas do país, uma política de claro favorecimento da movimentação de passageiros através dos sistemas de transporte sobre trilhos, com projetos no Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador e Fortaleza;

c) o mercado de serviços de transporte ferroviário, diante da crise energética, tende a tornar-se verdadeiramente explosivo, em face de:
   - necessidade de se deslocarem cargas do sistema rodoviário para o ferroviário, em virtude de melhor relação de custos de transporte;
   - as próprias definições de programas voltados para a cria

ção de alternativas energéticas, como o Proálcool e o Programa do Carvão;

- a política de incentivos à agricultura brasileira, visando aumentar substancialmente os excedentes exportáveis, de forma a diminuir o impacto na balança comercial dos incrementos do preço de óleo cru importado.

Em face de tudo isso, é com otimismo diante de alguns progressos já conquistados e com não menor consciência dos encargos substancialmente acrescidos a serem propostos à Empresa nos próximos anos, que a Diretoria da Rede Ferroviária Federal apresenta seu Relatório do exercício de 1979 e divisa as principais perspectivas para o período de administração que se desdobrará com o início da nova década.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1980.

Presidente

Engº CARLOS ALOYSIO WEBER

Diretores

Engº Alfredo Aroldo Simon
Engº Américo Maia Vasconcelos Neto
Engº Antonio Geraldo Soares Berford
Econ Augusto José Braga de Andrade
Engº Fernando Limeira de França
Engº Heinz Manfred Herz
Adv. Helio Duarte do Nascimento
Engº Mauro Rolf Fernandes Knudsen
Engº Paulo Marcos Mazoni Andrade
Engº René Fernandes Schoppa

ATIVIDADE COMERCIAL

GENERALIDADES

O resultado do transporte na RFFSA, em 1979, apresenta as seguintes características principais:

1a. - Expressivos aumentos de 13% na tonelagem transportada e 10% na tonelagem-quilômetro, relativos ao transporte de cargas, acréscimos estes resultantes da agressiva política comercial desenvolvida e da procura crescente da ferrovia face às medidas governamentais para racionalização do consumo de combustíveis derivados de petróleo;

2a. - Aumento de 6% na quantidade de passageiros transportados nos trens de subúrbios de seus Sistemas Regionais;

3a. - Decréscimo de 16% no transporte de passageiros dos trens de interior, resultado esperado face à política de supressão do serviço em determinadas linhas, por se constituir em transporte altamente antieconômico, quando existe a alternativa rodoviária,mais vantajosa inclusive no que diz respeito ao consumo de combustível derivado de petróleo por passageiro.

Tais resultados teriam por certo sido ainda bem melhores, não fossem fatores adversos, tais como:

- redução nas exportações de minério de ferro;
- interrupção do tráfego em determinadas linhas, causada por intensas chuvas, caídas em janeiro e fevereiro, mormente em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo;
- frustação da safra agrícola, particularmente de soja.

PRINCIPAIS TRANSPORTES DE MERCADORIAS

O exame da evolução dos transportes das principais mercadorias revela os aumentos significativos verificados, em toneladas, no trans-

porte de calcários (49%), trigo (42%), adubos (41%) e derivados de petróleo (31%).

A receita do transporte de cargas apresentou o substancial aumento da ordem de 75% em relação à realizada em 1978.

Os seguintes quadros comparativos demonstram os resultados do transporte das principais mercadorias, nos anos 78/79:

Em Milhões de Toneladas

MERCADORIAS	1978	1979	%
Minério de Ferro	18.094	17.339	- 4,2
Derivados de Petróleo	4.937	6.464	+ 30,9
Cimento	3.096	3.479	+ 12,4
Produtos Siderúrgicos	5.141	5.599	+ 8,9
Trigo	1.851	2.620	+ 41,5
Calcários	2.345	3.487	+ 48,7
Forragens (Farelos)	1.972	2.442	+ 23,8
Adubos	1.381	1.946	+ 40,9
Soja	1.143	1.038	- 9,2
Carvão Mineral	5.660	6.859	+ 21,1
Milho	860	1.009	+ 17,3
Açucar	1.239	993	- 19,9
Clinquer	354	407	+ 15,0
Arroz	258	298	+ 15,5
Sal	315	356	+ 13,0
Outras	5.422	6.892	+ 27,1
T O T A L	54.074	61.228	+ 13,2

Em Milhões de Toneladas-Quilômetro

MERCADORIAS	1978	1979	%
Minério de Ferro	11.335	10.986	- 3,1
Derivados de Petróleo	2.285	3.361	+ 47,1
Cimento	1.941	2.224	+ 14,6
Produtos Siderúrgicos	1.661	1.773	+ 0,7
Trigo	752	1.145	+ 52,3
Calcários	738	1.021	+ 38,3
Forragens (Farelos)	746	915	+ 22,7
Adubos	674	911	+ 35,2
Soja	639	660	+ 3,9
Carvão Mineral	513	604	+ 17,7
Milho	555	594	+ 7,0
Açúcar	318	366	+ 15,1
Clinquer	277	319	+ 15,2
Arroz	269	311	+ 15,7
Sal	222	251	+ 13,1
Outras	2.176	2.116	- 2,8
T O T A L	25.128	27.557	+ 9,7

Insumos e Produtos Siderúrgicos

- Minério de Ferro - Em decorrência de problemas causados pelas fortes chuvas (Jan e Fev) o transporte desse produto foi cerca de 4% menor que o de 1978.
- Carvão - Houve um aumento em torno de 21% no transporte deste produto, face ao maior consumo interno.
- Calcário - Registrou-se um acréscimo de 49% na tonelagem transportada, em razão, também, de aumento no consumo interno.
- Produtos Siderúrgicos (exclusive ferro gusa) - Verificou-se, em 1979, um aumento de cerca de 19% no transporte de produtos acabados das principais usinas siderúrgicas em relação ao ano anterior. Tal acréscimo é decorrente, não só da observância do decreto nº 79.132, de 17.1.77, como também de medidas operacionais adotadas pela RFFSA, que possibilitaram à ferrovia melhorar o atendimento na movimentação de tais produtos. O carregamento, pelas principais siderúrgicas, nos anos 78/79, foi o seguinte:

Milhares de Toneladas

SIDERÚRGICA	1978	1979	VARIAÇÃO
CSN	1.279	1.333	+ 4,2
USIMINAS	977	1.285	+ 31,5
COSIPA	859	1.291	+ 50,3
BELGO MINEIRA	550	422	- 23,3
MANNESMANN	153	243	+ 58,8
COSIGUA	47	36	- 23,4
ALIPERTI	59	53	- 10,2
T O T A L	3.924	4.663	+ 18,8

Derivados de Petróleo

Em função do bom entendimento entre o Conselho Nacional do Petróleo e a RFFSA, o transporte dos produtos derivados de petróleo apresentou um aumento significativo de 31% em tonelagem, relativamente ao ano anterior.

Cimento

O cimento transportado pela RFFSA, em 1979, mostrou um acréscimo de 12%, comparativamente ao ano anterior. O carregamento das principais fábricas foi o seguinte:

Em Milhares de Toneladas

FÁBRICA	ESTAÇÃO DE CARREGAMENTO	1978	1979
CIMINAS	PEDRO LEOPOLDO	549	582
TUPI	P. DO SINA e V. REDONDA	479	576
BARROSO	BARROSO e BARBACENA	426	582
SOEICON	VESPASIANO	279	286
MATSULFUR	MONTES CLAROS	266	239
CAUÊ	PEDRO LEOPOLDO	147	120
ITABIRA	CACH. ITAPEMIRIM	145	116
COMINCI	MATOSINHOS	131	211
VOTORANTIM	RADEMAKER	54	45
ITAÚ	PARQUE INDUSTRIAL	11	23
CAMARGO CORREA	APIAÍ	107	109
CIA. CIM. POTI e ITAPESSOCA	CINCO PONTAS	32	22
CIA. PARAISO CIMENTO PORTLAND	JOÃO PESSOA	50	20
OUTRAS		420	548
TOTAL		3.096	3.479

Produtos Agrícolas

- Milho

A movimentação deste cereal, em toneladas, registrou, em 1979, um acréscimo da ordem de 17% em relação à movimentação do ano anterior.

Da quantidade transportada pela RFFSA, 598 mil toneladas foram importadas pela Comissão de Financiamento da Produção, através dos portos de Santos, Paranaguá, Porto Alegre e Rio Grande, com a seguinte distribuição por porto, em milhares de toneladas:

	1978	1979
SANTOS	149	84
PARANAGUÁ	402	352
PORTO ALEGRE	38	82
RIO GRANDE	97	80
TOTAL	686	598

- Trigo

Não obstante a queda da safra deste produto nos Estados do Rio Grande do Sul e Paraná, em consequência de fatores climáticos, houve, neste transporte, um aumento de cerca de 42% , em toneladas geradas, em função da melhoria do mercado interno e das condições operacionais nas correntes de tráfego ferroviário deste cereal.

- Soja e Farelo de Soja

Embora tenha havido um decréscimo da ordem de 9% no transporte de soja em grão, verificou-se um acréscimo de 24%, em toneladas, na movimentação do farelo de soja.

- Açúcar

Face a problemas de comercialização do açúcar no mercado internacional, este produto registrou o índice negativo de 20% no transporte.

- Arroz

A movimentação deste cereal acusou um acréscimo de 15% em tonelagem, em comparação com o ano anterior.

- Principais Clientes

Além dos clientes que transportam produtos siderúrgicos e cimento, já citados, incluem-se entre os principais, mais os seguintes:

Clientes	Produtos Transportados
Minerações Brasileiras Reunidas	Minério de Ferro
Petrobrás S.A.	Der. Petróleo e Tubos
Shell do Brasil S.A.	Derivados de Petróleo
Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Derivados de Petróleo
Texaco do Brasil S.A.	Derivados de Petróleo
Cia. Atlantic de Petróleo	Derivados de Petróleo
Cia. Brasileira de Petróleo	Derivados de Petróleo

SANBRA - Soc. Alg. Nord. Bras.	Farelo, Óleos Vegetais e Soja
Anderson Clayton S.A.	Farelo, Óleos Vegetais e Soja
Instituto de Açúcar e do Álcool	Açúcar
Instituto Brasileiro do Café	Café
Coop. Reg. Tríticola Serrana-Cotri	Trigo e Soja
Federaçao das Coop.Trit. do Sul Ltda.	Trigo e Soja
Ctrin - Deptº G.do Trigo do B.Brasil	Trigo
Emilio Romani S.A.	Açucar
Consórcio Della Volpe de Transp.	Ferro Gusa, Dolomita
Ind. Klabim do Paraná de Celulose	Papel
Usina Curangi S.A.	Açucar
Usina Central Barreiro	Açúcar
Itaipu Binacional	Ferro em barra e Cinzas Volantes
Comissão de Financiamento da Produção	Milho, Arroz e Feijão
Magnesita S.A.	Magnesita
Cimetal	Ferro Gusa
Luchesinger Madorim	Adubos e Fertilizantes
Cargill	Soja e Farelo
Ultrafértil S.A.	Adubos e Fertilizantes
Moinho Santista	Trigo
General Motors do Brasil	Produtos Siderúrgicos
Incopasa S.A.	Adubos e Fertilizantes
Contibrasil	Farelo
Olvebra	Soja e Farelo

Tráfego Internacional

O tráfego internacional com a Bolívia, Argentina e Paraguai, no sentido de importação, apresentou um acréscimo considerável, de 136% e, no sentido de exportaçao, de 34%, comparativamente ao ano anterior. Em tonelagem, a movimentaçao de produtos importados e exportados nos anos de 78/79 foi a seguinte:

Sentido de Importação — Em milhares de toneladas

PAÍSES	MERCADORIAS	1978	1979	%
Argentina	Borax, vidros	81	140	+ 72,8
Bolívia	Açúcar, madeira, algodão, produtos siderúrgicos, arroz e outros	31	79	+ 154,8
Paraguai*	Soja e outros	-	40	-
Uruguai	Arroz, cevada, cimento, cerveja e outros	45	113	+ 151,1
T O T A L		157	372	+ 136,9

* Carregamento em Ponta Porã (MS).

Sentido de Exportação — Em milhares de toneladas

PAÍSES	MERCADORIAS	1978	1979	%
Argentina	Cimento, papel e papelão, produtos químicos	5	46	+ 820,0
Bolívia	Trigo, cimento, produtos siderúrgicos, máquinas, eletro-domésticos, veículos e outros	108	92	- 14,8
Paraguai *	Material de construção e produtos químicos	4	-	-
Uruguai	Erva mate, cimento, lã, madeira e outros	8	30	+ 275,0
	T O T A L	125	168	+ 34,4

* Descarregamento em Ponta Porã (MS).

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Não obstante o preço das passagens dos trens de subúrbio do Grande Rio e Grande São Paulo, em 1979, permanecer muito inferior ao cobrado pelos ônibus, e a RFFSA continuar adotando medidas para melhorar os serviços dos respectivos trens, o transporte de passageiros na RFFSA cresceu, apenas, 6% em relação ao ano anterior, cabendo ao movimento do Grande Rio e da Grande São Paulo a maior participação no crescimento.

Quanto ao transporte de passageiros dos trens de interior, ocorreu uma diminuição de 16% em relação ao ano de 1978, cujas razões já foram apresentadas anteriormente.

TARIFAS

As tarifas gerais sofreram, em 1979, os seguintes reajustamentos:

a) Cargas

Especificação	Data	%	Data	%	Data	%	Data	%
Animais	5/Jan	20	1/Abr	15	1/Jul	10	1/Out	15
Mercadorias (em vagões lotados)	5/Jan	10	1/Abr	10	1/Jul	10	1/Out	15
Pequenas expedições	5/Jan	20	1/Abr	20	1/Jul	10	1/Out	15
Bagagens, encomendas e valores	5/Jan	20	1/Abr	20	1/Jul	10	1/Out	15

Obs: 10% de aumento foram aplicados aos derivados de petróleo a partir de 10.02.79.

b) Passageiros de Interior

Especificação	Data	%	Data	%	Data	%	Data	%
Em trens de luxo	5/Jan	20	1/Abr	20	1/Jul	10	1/Out	15
Em trens rápidos	5/Jan	20	1/Abr	20	1/Jul	10	1/Out	15
Em trens mistos	5/Jan	20	1/Abr	20	1/Jul	10	1/Out	15

c) Subúrbios (Grande Rio e Grande São Paulo)

O preço da passagem, nesta categoria de trens, teve os seguintes aumentos:

17/Fev de Cr$ 1,50 para Cr$ 2,00
01/Dez de Cr$ 2,00 para Cr$ 3,00

- Tarifas Especiais

Não obstante a crescente demanda de transporte, foram mantidas tarifas especiais com abatimento sobre a tarifa geral , para determinados produtos e correntes de tráfego. Estas tarifas tiveram o referido abatimento reduzido gradativamente, durante o ano, a fim de se aproximarem tanto quanto possível da tarifa geral.

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

As atividades da Empresa na área de Operações foram marcadas pela continuidade do esforço no sentido da melhoria da produtividade operacional. Para tal fim procurou-se abreviar as operações de ponta (carga e descarga) e melhor utilizar as locomotivas e vagões, vale dizer, aumentar a produtividade dos pátios e terminais e do material rodante.

Os resultados obtidos no exercício foram bastante satisfatórios, pois o aumento do transporte, aferido em toneladas-quilômetro úteis, em relação ao ano de 1978, foi de cerca de 10%, o que é reforçado pelo fato de que, em 1978, em relação a 1977, praticamente não houve incremento no transporte.

O transporte realizado medido em toneladas-quilômetro brutas(TKB) em 1979 foi ligeiramente superior ao de 1978 (+ 2%) o que indica uma substancial melhoria no aproveitamento dos vagões.

A seguir são apresentados alguns índices relativos ao material rodante.

DISCRIMINAÇÃO	1978	1979	VARIAÇÃO %
Carregamento de vagões (milhares)	1.325	1.435	+ 8,3
Percurso médio dos vagões (km)	66	80	+ 21,2
TKB/Locomotiva em serviço (milhões)	35,3	37,5	+ 6,2
km/Locomotiva em serviço (milhares)	56,2	56,1	-

Com referência a locomotivas cumpre observar que o índice de imobilização permaneceu praticamente inalterado em relação a 1978 , tendo em vista principalmente as dificuldades de importação de peças sobressalentes.

OFICINAS - PROJETOS - NORMAS

As obras de construção da Oficina Central de Rodas, do Depósito de Manutenção e das instalações de lavagem de locomotivas em Horto Florestal (Belo Horizonte), bem como as de ampliação do Depósito de Santos Dumont (MG), estão em fase de conclusão.

Os projetos conceituais básicos das Oficinas de Carros e Vagões de Cará-Cará (PR) e os das Oficinas de Manutenção de Iguaçú (PR) acham-se concluídos, estando em fase final os projetos de engenharia.

Foram executadas melhorias em oficinas, destacando-se as das instalações de reparação de locomotivas diesel de São Francisco e das de reparação de carros e vagões de Alagoinhas, ambas na Bahia.

Foram adquiridos equipamentos e máquinas operatrizes diversas para reequipamento das instalações de manutenção do material rodante (Oficinas e Depósitos).

Quanto ao Centro Industrial de Barra do Piraí (constituído pelo conjunto de oficinas para locomotivas e vagões, o estaleiro de solda de trilhos e o pátio de triagem), foram estudadas alternativas de localização visando à melhor solução técnico-econômica.

Entre as normas e instruções emitidas, destacam-se as referentes à padronização da classificação dos serviços de manutenção de locomotivas diesel e de vagões.

MEDIDAS OPERACIONAIS

Dentre as inúmeras medidas operacionais tomadas em 1979 destacam-se como mais significativas as abaixo enumeradas:

- Programação, implantação e acompanhamento de trens diretos visando ao escoamento de produtos do polo petroquímico de Camaçari - Bahia, para o Rio de Janeiro e São Paulo;
- Programação, implantação e acompanhamento do transporte de cimento, clinquer e produtos siderúrgicos respectivamente de Barroso, Apiaí e Divinópolis (Minas Gerais), para a Itaipú Binacional (Paraná);
- Consolidação da corrente de transporte entre Uruguaiana (Rio Grande do Sul) e São Paulo, em trens unitários;

- Implantação e uso intensivo de aparelhos transceptores para comunicação locomotiva-terra nos principais pátios e terminais, acarretando considerável melhoria operacional e redução dos custos de manobras;

- Conclusão da recodificação da frota de material de transporte;

- Testes finais para implantação, a partir de 1980, do Sistema Gerencial de Operações (SIGEOP), na Superintendência Regional de Belo Horizonte-SR.2 e extensão posterior às demais Superintendências Regionais;

- Início das operações de transporte de carvão vapor para utilização nas fábricas de cimento, atendendo ao plano de substituição de óleo combustível;

- Incentivo ao aumento do número de trens unitários visando a redução de custos operacionais e do consumo de combustíveis;

- Consolidação da implantação do Regulamento Geral de Operações;

- Consolidação da implantação do Plano de Ação de Pátios e Terminais;

- Análise de Planos Diretores de Transportes e de Estudos Operacionais, elaborados por empresas de consultoria e órgãos da RFFSA;

- Controle de intercâmbios de vagões entre Superintendências Regionais e destas com a FEPASA;

- Análise e acompanhamento dos Planos de Transportes das Unidades Operacionais;

- Adoção de providências de caráter preferencial visando:

  . Na Superintendência Regional de Recife, o incremento do transporte de álcool anidro. Ocorreu um aumento de 459% (em 1978 - 19.142 t e em 1979 - 87.955 t);

  . Na Superintendência Regional de Belo Horizonte o início das operações do transporte de calcário de Arcos para Volta Redonda (RJ);

  . Na Superintendência Regional do Rio de Janeiro, a implantação do terminal de distribuição de derivados de petróleo de Campos, gerando o transporte de 260.574 ton. de derivados de petróleo e álcool anidro e o início das operações do pátio de transbordo de Engenheiro Lafayete Bandeira, bitola de 1,00m e 1,60m;

Na Superintendência Regional de Curitiba o aumento da capacidade de escoamento de cargas entre Curitiba e Paranaguá. Foi obtida uma elevação de 17% como consequência da implantação de novo programa em que é aumentado o número de trens no trecho, bem como o número de veículos nas composições, estes devido à utilização de locomotivas de maior esforço de tração;

- Remanejamento de material rodante com a finalidade de atender às necessidades das Unidades Operacionais.

ESTAÇÕES - PARADAS - ESTRIBOS

Em 1979, seja em decorrência de necessidade operacional seja pela pouca importância que passaram a ter, foram realizadas as seguintes alterações quanto ao funcionamento de estações, paradas, postos telegráficos e telefônicos:

Estações - foram abertas duas, fechadas vinte, transformada em Posto Telegráfico uma e em Parada seis. Unificadas as Estações de bitola estreita e de bitola larga em Paraíba do Sul (RJ);

Postos Telegráficos - foram abertos três, fechado um e um reaberto;

Postos Telefônicos - foram abertos dois.

NOVOS TRECHOS - SUSPENSÃO DO TRÁFEGO - ERRADICAÇÃO DE RAMAIS

- Foram entregues ao tráfego o ramal de Arafertil (12,5 km) em Minas Gerais, o ramal de Sangão (9 km) em Santa Catarina e parte do sub-ramal de Mina União, também em Santa Catarina. O trecho Piaçaguera-Conceiçãozinha (18 km) do acesso ferroviário à margem esquerda do porto de Santos foi entregue ao tráfego em carater experimental.
- Foi suspenso o tráfego do trecho Ponte Nova a Caratinga (MG), com 190 km de extensão a partir de 01.02.79.
- Não houve erradicação de ramais.

VELOCIDADE COMERCIAL DOS TRENS DE PASSAGEIROS E DE CARGA

Em 1979 a velocidade comercial dos trens de passageiros de interior foi de 38 km p/hora, dos trens mistos 24 km p/hora e dos trens de carga 16 km p/hora, havendo melhoria em relação a 1978 para os trens de passageiros (+ 9%) e para os trens de carga (+ 1%).

Não houve modificação para os trens mistos entre os dois anos considerados.

TRANSPORTE INTERMODAL

A RFFSA tem procurado por todos os meios desenvolver a modalidade de transporte por containers e o que se pode observar é o seu crescimento ano a ano. Assim, em 1977 o movimento foi da ordem de 1.400 unidades, em 1978, 1.500 e em 1979 cerca de 1.900, sendo nesses anos o tráfego mais intenso no trecho Uruguaiana-São Paulo.

Outras modalidades de transportes são também exploradas pela Empresa e o quadro abaixo dá a indicação dos resultados obtidos no exercício, comparativamente a 1978.

DISCRIMINAÇÃO	1978	1979	VARIAÇÃO %
Nº de "containers" operados	1.500	1.900	+ 26,7
Nº de semi-reboques operados (piggy-back)	52	500	+ 861,5
Veículos rodoviários próprios	101	104	+ 3,0
Tonelagem transportada por veíc. rodov. próprios	266.020	238.377	- 10,4
Tonelagem transportada por veículos contratados	1.291.918	1.205.160	- 6,7

FROTA DA RFFSA

A frota da RFFSA existente em 31.12.79 era a seguinte:

- Locomotivas Diesel-Elétricas 1.496*
- Locomotivas Elétricas 81
- Locomotivas a Vapor 46
- Trens-Unidade Elétricos 416
- Automotrizes 26
- Trens-Unidade Diesel 20
- Carros de Passageiros 1.006
- Vagões 47.871

* Inclui 5 locomotivas Diesel-Mecânicas

O material recebido em 1979 e incorporado à frota da RFFSA foi:

- Vagões 2.159
- Carros de passageiros (subúrbios) 20
- Locomotivas elétricas 4
- Locomotivas diesel-elétricas 6

O material baixado durante o ano de 1979 foi o seguinte:

- Vagões 1.700
- Carros de passageiros 12
- Trens-Unidade Elétricos 2
- Automotriz 1
- Locomotivas diesel-elétricas 15
- Locomotivas a vapor 17

TRANSPORTE METROPOLITANO

GENERALIDADES

De acordo com o Programa de Transporte Alternativos lançado pelo Governo em setembro de 1979, foi atribuído à RFFSA o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiro de subúrbio das Regiões Metropolitanas de Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre.

Dessas Regiões Metropolitanas, apenas Salvador e Belo Horizonte não contavam ainda com um programa de subúrbio, enquanto que em Fortaleza, Recife e Porto Alegre já vinha sendo realizado pela RFFSA , ainda que modestamente, o desenvolvimento desse serviço.

Em relação ao Grande Rio e à Grande São Paulo, a RFFSA já vem executando um vigoroso programa de modernização e expansão dos serviços de transporte de subúrbio, dentro do estabelecido nos Planos Diretores elaborados para essas duas cidades.

Para o atendimento desses programas, no que se refere ao material rodante (exceção para o Grande Rio e Fortaleza), já foram iniciadas negociações para a aquisição de 150 Trens-Unidade Elétricos.

Os principais aspectos das atividades da RFFSA na área dos Transportes Metropolitanos estão apresentados a seguir.

SUBÚRBIO DO GRANDE RIO

O movimento de passageiros de subúrbio do Grande Rio em 1979 foi de 167.949 mil passageiros superando o movimento de 1978 em cerca de 5% (159.346 mil).

Com relação aos trabalhos de melhoramentos em execução, que compreendem obras de remodelação da via permanente, ampliação de plataformas, construção e reforma de estações, construção de passarelas e as referentes a sinalização , comunicação e eletrificação, a situação ao final do exercício de 1979, em linhas gerais, é apresentada nos itens que se seguem.

- Foram remodelados 60 km de via permanente, ampliadas as plataformas de 1 estação, concluída a construção de 6 estações, es

tando em andamento outras 5, enquanto 4 foram reformadas no ano estando em execução a reforma de outras 3.

Foram construídos cerca de 7.500 metros de muro de fechamento de faixa de domínio e concluída a construção de 11 passarelas, estando em andamento outras 14.

- Foi concluída a construção da ponte (360 metros) sobre o canal de São Francisco, no ramal de Mangaratiba.

- No que diz respeito à Eletrificação, Sinalização e Comunicação, destaca-se a construção das novas subestações de Madureira e Nova Iguaçu e de três seccionadoras, obras ainda em andamento. Acham-se em curso os projetos das novas subestações de D. Pedro II, Bangu e cabines seccionadoras de Belfort Roxo, Realengo, Ramos, Cintra Vidal, Augusto Vasconcelos e Nilopólis. Tiveram continuidade o recebimento e montagem do sistema integrado "Automatic Train Stop" e "Cab Signal" (SI/ATS / CS) como também prosseguiu a instalação de sistema de Rádio VHF nos trens-unidade elétricos.

- Continuaram em execução os trabalhos de construção da ligação Ambaí-São Bento-Campos Elíseos, compreendendo 18 km em 1,60 m no trecho Ambaí-São Bento e 6 km em bitola mista no trecho São Bento-Campos Elíseos, e também de duas linhas de 1,60 m, eletrificadas, entre Duque de Caxias e Gramacho, com extensão de 4 km.

Com respeito aos Trens-Unidade Elétricos, para o Rio de Janeiro, a RFFSA já tem encomenda de 150 à industria nacional, estando previsto o recebimento das primeiras unidades no 2º semestre de 1980.

O investimento da RFFSA nos Subúrbios do Grande Rio, em 1979, foi de Cr$ 3.060 milhões dos quais Cr$ 1.509 milhões referentes à aquisição de TUE.

SUBÚRBIO DA GRANDE SÃO PAULO

Prosseguiram em 1979 os trabalhos de melhoramento dos serviços de transporte suburbano de São Paulo, dentro do previsto no Plano Diretor, inclusive os relativos à interpenetração RFFSA/FEPASA entre

Barra Funda e Luz. Destacam-se a respeito a instalação de 1 ponte metálica com 18 m de vão, a construção de 3 km de linha e a remodelação de 11 aparelhos de mudança de via.

De uma maneira geral as principais realizações foram: conclusão da reforma de 3 estações estando 1 em fase de acabamento e com projeto concluído as de Calmon Viana, Suzano, Guaianazes e Francisco Morato; construídas 4 passarelas no trecho Roosevelt/Mogi e Anhanguera, estando 2 em andamento, 6 projetos concluídos e 10 outros em estudo.

No que diz respeito a Comunicação, Sinalização e Eletrificação adianta-se que foi terminado o projeto de comunicação de São Caetano achando-se em fase de contratação os de Luz e Itaim; concluída a instalação de ATC no trecho Mogi das Cruzes-Sebastião Gualberto e em andamento no trecho Sebastião Gualberto-Calmon Viana estando já em funcionamento no trecho Santo André-Jundiaí; em execução a reforma da rede aérea no trecho Engº Trindade-Sebastião Gualberto e em construção a subestação de S. Caetano e seccionadoras de Sto. André e Alameda Nothman.

Acham-se em andamento o projeto de construção da 3a. linha entre Mauá e Santo André e em estudo a 3a. linha entre Manoel Feió e Engº Gualberto.

Em 1979 foram transportados 149.481 mil passageiros, o que representa cerca de 6% de aumento em relação a 1978 (141.243 mil).

O investimento nos Subúrbios da Grande São Paulo, em 1979, foi de Cr$ 435.965 mil dos quais Cr$ 16.572 mil referentes a aquisição de TUE.

SUBÚRBIOS DAS DEMAIS REGIÕES METROPOLITANAS

- Fortaleza

  Em execução os serviços de melhoramentos nos trechos João Felipe-Maracanaú e João Felipe-Caucaia. Dos 43 km de extensão total já foram concluídos os melhoramentos em cerca de 22 km.

  Os investimentos da RFFSA em 1979 foram da ordem de Cr$ 63 milhões.

O movimento de passageiros em 1979 no sistema atual foi de 1.450 mil contra 1.040 mil em 1978.

- Recife

A principal medida para o desenvolvimento do serviço de subúrbio do Recife é a separação física das linhas dos trens de carga dos trens de subúrbio; para esse fim, será construído o trecho Lacerda-Prazeres (carga), cujas obras de infra-estrutura deverão iniciar-se em princípio de 1980, devendo estar concluídas no mesmo ano.

A RFFSA já vinha dedicando atenção ao transporte de passageiro de subúrbio nessa cidade tendo realizado melhoramentos na via permanente, reforma de estações, fechamento da faixa de domínio e aquisição de carros de passageiros.

Os investimentos em 1979 foram de aproximadamente Cr$ 35 milhões.

Pelo sistema atual foram transportados em 1979 cerca de 5.980 mil passageiros contra 4.840 em 1978.

- Salvador

Está sendo revisto pelo GEIPOT o projeto para duplicação em bitola larga do trecho Calçada-Simões Filho. A licitação das obras deverá ser realizada no 2º semestre de 1980.

Não houve em 1979 investimento por parte da RFFSA e o movimento de passageiros foi de 2.980 mil contra 3.080 em 1978.

- Belo Horizonte

Prevê-se, em Belo Horizonte, a implantação do sistema suburbano no eixo Horto Florestal-Belo Horizonte-Betim, tendo sido iniciado em 1979 o levantamento das áreas a serem desapropriadas. O porjeto do sistema está sendo desenvolvido pelo GEIPOT.

Os investimentos da RFFSA em 1979 foram da ordem de Cr$ 21 milhões.

O movimento de passageiros em 1979 dentro do sistema atual foi de 3.770 mil contra 3.830 mil em 1978.

- Porto Alegre

Para Porto Alegre o desenvolvimento do sistema está baseado na separação das linhas dos trens de carga dos trens de passageiros estando já em construção para essa finalidade o ramal industrial com cerca de 18 km de extensão. Os serviços de terraplenagem estão praticamente concluídos.

Os investimentos da RFFSA atingiram em 1979 a Cr$ 141.000 mil e o movimento de passageiros se situou em torno de 380 mil contra 280 mil em 1978.

ENGENHARIA

GENERALIDADES

As atividades da RFFSA desenvolvidas em 1979 na área de Engenharia tiveram como um dos principais objetivos a execução de melhoramentos na via permanente incluindo-se nessas atividades as correspondentes medidas relativas a eletrificação, sinalização e comunicação. Os resultados decorrentes da atuação nessa frente podem ser avaliados pela análise dos dados estatísticos sobre acidentes que tiveram como causa reconhecida a via permanente.

Assim, em 1978 o número de acidentes causados pela via permanente foi de 3.251 e em 1979 o registrado foi de 2.902, tendo havido portanto um decréscimo de 11%, resultado considerado bastante satisfatório. Em valor absoluto, entretanto, o número de acidentes continua elevado.

Foram concluídos alguns trechos ferroviários, bem como tiveram prosseguimento o Programa de Pontes (cadastro, diagnóstico da situação de cada estrutura e projeto e execução de reforços) e o Plano de Mecanização da Via Permanente. O Plano Diretor de Telecomunicações foi concluído e diversas normas e estudos técnicos foram elaborados.

Do total de recursos para investimentos no exercício, foram aplicados no Programa de Corredores Industriais e de Exportação Cr$ ... 6.818 milhões, em serviços de Remodelação da Via Permanente, Cr$ ... 2.227 milhões e em Programas de Subúrbios Cr$ 2.230 milhões.

Os aspectos mais significativos das atividades da Empresa na área de Engenharia são apresentados a seguir.

OBRAS NOVAS

Como mencionado no capítulo referente às Operações da Empresa, foram concluídas em 1979 as seguintes obras:

- Acesso ao Porto de Santos com 18 km de extensão;
- Ramal de Arafertil, em MG, com 12,5 km de extensão;
- Ramal de Sangão, em Santa Catarina, com 9 km de extensão;
- Sub-ramal de Mina União, em Santa Catarina, com 3,5 km de extensão;

A primeira citada é de grande interesse para o Corredor de Exportação de Santos, e as demais são de interesse industrial (fertilizante e carvão).

Tiveram prosseguimento as obras de construção da Variante Araguari-Pires do Rio (a cargo do 2º Batalhão Ferroviário), o acesso ferroviário ao Porto de Itaqui (MA), com 11 km de extensão e já em final de construção, o acesso à AÇOMINAS (MG) com 12 km de extensão estando a infra-estrutura concluída, o acesso à Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Petrobrás em Sergipe, com 5 km de extensão, em final de construção e finalmente o acesso ferroviário ao Porto de Estrela (RS) com 16 km de extensão e em fase de conclusão.

Foram realizados também diversos serviços complementares em obras ferroviárias concluídas anteriormente.

As informações sobre as obras da Ferrovia do Aço estão apresentadas no capítulo relativo à ENGEFER.

VIA PERMANENTE

Os trabalhos realizados na via permanente preferencialmente em trechos prioritários, contemplaram cerca de 1100 km de linhas com obras de remodelação e de melhoramentos, incluindo a construção de 45 obras de arte e recuperação e reforço de outras 43.

Nesse total de remodelação e melhoramentos incluem-se as obras da Linha do Centro (Japeri-Belo Horizonte) que em 1979 teve remodelados cerca de 180 km de linha. O objetivo dessas obras é o aumento da capacidade do trecho para 45 milhões de toneladas/ano.

Por outro lado, os serviços de revisão total na superestrutura cobriram cerca de 4.900 km de linhas, ou sejam, 20% da extensão da malha da RFFSA(23.800 km).

Assinala-se também o prosseguimento de obras de consolidação de infra-estrutura, destacando-se as realizadas em segmentos dos trechos Mapele-Monte Azul (BA e MG), variante do Paratei (SP), Apucarana-Ponta Grossa (PR), Uvaranas-Pinhalzinho (PR) e Engº Gutierrez-Guarapuava (PR).

Com relação à conservação das linhas adianta-se que os trabalhos

já estão sendo realizados dentro do esquema da Conserva Cíclica Programada que tem permitido o melhor aproveitamento dos recursos materiais, nestes se situando os equipamentos pesados de manutenção e conservação de linhas.

O controle químico da vegetação ao longo das vias continua sendo empregado com ótimos resultados tendo no exercício de 1979 sido aplicado em 20.700 km de linhas, correspondendo a uma área de 10.100 ha aproximadamente e a um custo de Cr$ 146.900 mil. No caso de capina manual o custo estimado para a mesma área seria cerca de Cr$.. 295.000 mil.

Os principais itens de material empregados em trabalhos relacionados com a via permanente foram os seguintes:

- Pedra britada para lastro .... 1.367.600 m^3
- Dormentes de madeira (um) 3.970.000
- Dormentes de concreto (um).................... 20.200
- Trilhos novos e usados .... 172.880 t
- Herbicida (capina química) .... 315 t

Com referência a dormente de madeira, a RFFSA para fazer face à futura escassez de madeira própria para o seu preparo ,plantou mudas de eucalipto nos hortos de Azurita, Avelar e Rocha Leão nas quantidades de 160.000, 120.000 e 40.000 respectivamente.

ELETROTÉCNICA

- Na área de Eletrificação estão sendo executados, nos trechos dos subúrbios da Grande São Paulo e Grande Rio, melhoramentos diversos com a finalidade de aumentar a capacidade dos sistemas modernizando-os ao mesmo tempo. Foi cumprida mais uma etapa prevista nos "Planos Diretores" dos serviços de subúrbios dessas duas cidades (Ver capítulo relativo ao Transporte Metropolitano).

  Foram concluídas as iluminações dos pátios do km 5 da linha Curitiba-Paranaguá e de Uvaranas, no Paraná, bem como a alimentação de energia elétrica a diversas estações do Rio Grande do Sul.

- Na área de Sinalização, visando a atingir o objetivo de manter 100% de passagens de nível com proteção automática em

áreas urbanas com população igual ou superior a 50.000 habitantes, foram tomadas providências para aquisição e montagem futura de 23 passagens de nível automáticas em Curitiba, o mesmo acontecendo para a aquisição e montagem de 12 passagens de nível automáticas em Belo Horizonte.

Tendo em vista melhorar a circulação através da Sinalização Ferroviária Auxiliar por placas, foi concluída a implantação desse sistema no trecho Apucarana-Ponta Grossa e foram iniciados os estudos e levantamentos para implantação gradativa em outros trechos ferroviários da RFFSA.

- Na área de Telecomunicações destacam-se os serviços de implantação de 400 km de linhas físicas, reforma de 170 km e consolidação de outros 50 km, em diversos segmentos da malha ferroviária. Foram adquiridos 29 transceptores VHF e 8 filtros harmônicos para emprego na área da Superintendência Regional de Belo Horizonte.

O "Plano Diretor de Telecomunicações" foi concluído em outubro de 1979.

O objetivo principal do Plano é o disciplinamento dos investimentos na área, acompanhando as solicitações crescentes da operação e permitindo a integração dos diversos órgãos e subsidiárias da RFFSA.

PLANEJAMENTO

GENERALIDADES

Concluída no início do ano a proposta de Plano de Ação 1979/85 da RFFSA, os fatos incumbiram-se de realçar alguns dos pressupostos que haviam justificado a formulação daquela estratégia. Em particular, tornou-se nítida a tendência ao crescimento explosivo do mercado de transporte ferroviário, em uma economia pressionada pela escassez energética. Isso colocou em primeiro plano a questão do aparelhamento adequado da RFFSA para o atendimento eficaz a suas responsabilidades dentro do sistema nacional de transportes, substancialmente acrescidas. As preocupações da área de Planejamento da Rede durante o ano de 1979 voltaram-se dominantemente, portanto, para esse aumento de capacidade da Empresa.

Nesse contexto, destacaram-se:

- estudos para a operacionalização do Programa de Modernização da Malha Básica da RFFSA e para a implantação do Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis, do Ministério dos Transportes;
- prosseguimento da implantação do sistema de planejamento; elaboração do orçamento e programa de trabalho para 1980 (Plano Operativo 80); e consolidação, aperfeiçoamento e simplificação do funcionamento do Sistema de Coordenação e Acompanhamento de Projetos de Investimentos (SISCAP);
- avaliação e aperfeiçoamento do desempenho do sistema de estatística, e absorção pela Diretoria de Planejamento do sistema de custos;
- estudos de racionalização e desburocratização de procedimentos; microfilmagem e limpeza de arquivos, e desenvolvimento do sistema de informação de transporte.

ESTUDOS E PROGRAMAS

Logo que concluída a proposta de Plano de Ação 1979/1985, concentraram-se atenções nos estudos indispensáveis à operacionalização do Programa de Modernização da Malha, com destaque para o Proje

to Básico Integrado da Rota-Piloto Garças de Minas-Barra Mansa-Angra dos Reis. Em paralelo, foram preparados termos de referência para levantamentos cadastrais e projetos básicos, segundo um programa preferencial definido para implementação em 1980.

Atualizou-se o Estudo da Demanda de Transporte Ferroviário 1980/ /1990, com base em pesquisas junto à área comercial da empresa, aos principais clientes e aos órgãos governamentais e privados detentores de informações relevantes à caracterização do mercado potencial da RFFSA para a década.

No tocante ao Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis, foram, em especial, desenvolvidos o Estudo de Reavaliação Técnico-Econômica do Corredor de Paranaguá, ainda em andamento, o detalhamento da parte ferroviária do Subprograma de Transporte do Carvão, bem como o apoio à promoção de estudos e projetos relativos ao Plano Diretor do Sistema Ferroviário Suburbano da Grande São Paulo.

A reorganização do Grupo de Implantação do Sistema de Planejamento assinalou uma maior participação da área de Estudos e Programas. Cabe registrar a intervenção substancialmente aumentada na preparação do Orçamento de 1980, em conjunto com a área de Orçamento e Acompanhamento, e na elaboração do Programa de Trabalho da Empresa.

Prosseguiram ainda o acompanhamento de estudos contratados a consultores externos, a análise de temas de interesse do desenvolvimento ferroviário, a preparação de exposições sobre atuação e programas da RFFSA, bem como os entendimentos e discussões com representantes do GEIPOT, EBTU, BIRD, entre outras entidades que mais se relacionam com a Empresa. Igualmente, teve continuidade o acompanhamento do Programa de Erradicação de Ramais Antieconômicos.

Apresenta-se, a seguir, relação dos principais estudos e projetos desenvolvidos, indicando-se sua situação.

1. Estudos Especiais e Assistência Técnica

- concluídos no exercício: Plano de Ação da RFFSA 1979/1985; Programa de Modernização da Malha (concepção); Estudo da Demanda do Transporte Ferroviário 1980/1990; Revisão de Terminologia

e Normas Ferroviárias; Assistência Técnica à Área de Via Permanente (acompanhamento a cargo da DEN); Estudo da Malha Ferroviária da Área Abrangida pelas Cidades de Campinas, Sorocaba, Santos, São Sebastião e São José dos Campos (executado pelo GEIPOT, em convênio);

- em andamento, a serem concluídos em 1980: Projeto Básico Integrado da Rota Garças de Minas-Angra dos Reis; Levantamento Cadastral de Linhas da SP-4.1; Assistência Técnica com relação a Planejamento Estratégico, Programa de Modernização da Malha, Implantação do SISPLAN (programa de implantação prevista para 1980/81); Estudo de Sistema de Cadastro Ferroviário;

2. Planos Diretores e Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica

- em andamento, a serem concluídos em 1980: Estudo de Reavaliação Técnico-Econômica do Corredor de Paranaguá; Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de Implantação de Ligação Ferroviária no Norte-Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul; Estudo Técnico-Econômico e Anteprojeto de Engenharia de Pátio Ferroviário e seus Acessos nas imediações de Itaguaí;

3. Projetos de Engenharia

- concluídos no exercício: Variantes Maraial-Branquinha e Capricho-Porto Real do Colégio (350 km, acompanhamento pela SR.1); Projeto de Oficinas de TUE em São Paulo e Projeto Operacional da SP-4.1 (acompanhamento a cargo da SP-4.1);

- em andamento, a serem concluídos em 1980: Pátio de Barbará, Barra Mansa e Saudade (acompanhamento pela DEN); projetos de interesse do Plano Diretor de Subúrbios de São Paulo.

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

Foram as seguintes as principais atividades desenvolvidas, nessa área:

- elaboração e encaminhamento ao Ministério dos Transportes das

Propostas Preliminar e Definitiva dos Orçamentos Anual para 1980 e Plurianual de Investimentos para 1980/82;

- revisão dos orçamentos internos e do Orçamento Próprio de 1979;
- elaboração do Orçamento de Custeio para 1980;
- coordenação dos trabalhos de preparação do Orçamento de Importação para 1979;
- seis reformulações do Programa de Trabalho e do Orçamento Anual para 1979 (Orçamento Próprio), submetidas ao Ministério dos Transportes.

ESTATÍSTICA

A fim de permitir a obtenção de resultados estatísticos mais precisos e atualizados, foram introduzidos, no decorrer do exercício, alguns aperfeiçoamentos, voltados para a centralização técnica do controle e a descentralização executiva das tarefas de base.

Merecem destaque, entre as diversas medidas: a elaboração de novos documentos padronizados para pessoal e classes salariais; novas codificações para estações e mercadorias; a publicação de dados específicos da RFFSA, como também das demais ferrovias brasileiras; o fornecimento de dados pormenorizados para variadas publicações nacionais e estrangeiras; o estudo teórico da produtividade da Empresa; a coleta, processamento e divulgação das estatísticas básicas do Sistema Ferroviário Nacional; o desenvolvimento de trabalhos orientados para a integração dos serviços estatísticos, contábeis e de processamento de dados, com vistas ao levantamento de resultados de conhecimento indispensável à boa gestão da Empresa.

Foram, ainda, iniciados estudos para a avaliação global e aperfeiçoamento do desempenho do sistema de estatística, em face das solicitações crescentes de eficiência colocadas para a Empresa como resultadc das metas governamentais no setor de transportes ferroviários.

CUSTOS

As principais atividades desenvolvidas, nessa área, disseram res

peito a: atualização e projeção para 1980 dos custos unitários das principais mercadorias; cálculo específico dos custos do transporte de carga em vagão lotado, dos fluxos de todas as Superintendências de Produção e Divisão Operacional, de acordo com as rotas previstas pelo Plano de Ação; fornecimento de dados e cálculo de custos das principais mercadorias da RFFSA, para o Conselho Interministerial de Preços - CIP, com vistas à referenciação de ajustamentos tarifários.

Na rotina de apuração de custos, podem-se ainda salientar: o levantamento, análise e apropriação mensais dos dados contábeis, por Superintendência de Produção e Divisão Operacional e também por elementos de custos, para utilização nos cálculos de custos reais do exercício e projeção do exercício subseqüente; o acompanhamento, coleta e análise mensal de dados estatísticos, por Superintendência de Produção e Divisão Operacional; o cálculo dos custos reais de 1978 e elaboração das respectivas projeções para 1979, com a participação das Atividades Regionais de Custos; a organização, divulgação e distribuição dos cálculos de custos na área da Administração Geral, Sistemas Regionais, CIP, Ministério dos Transportes, GEIPOT, Banco Mundial etc.

ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS

Dentro da orientação governamental para a desburocratização, suspendeu-se a obrigatoriedade de inúmeros documentos exigidos para inscrever ou manter a inscrição de firmas de consultoria; foi, também, recomendado aos responsáveis pelos órgãos centrais dos sistemas o uso de delegação de competência para o exercício das atividades administrativas de rotina que não envolvam decisão. Providências estão em andamento no sentido de simplificar a estrutura e infra-estrutura administrativa da Empresa, padronizar e racionalizar o uso de impressos, reduzir ao mínimo o número de protocolos e arquivos existentes em órgãos administrativos e operacionais, e determinar que respostas a pedidos de informações sigam diretamente ao órgão requisitante, impedindo-se a multiplicação do número de processos em andamento.

Já com as sugestões dos órgãos operacionais, está em fase final

a redação de Sistemática para Elaboração de Normas da RFFSA.

Durante o período foram, por fim, desenvolvidos diversos estudos da estrutura da Empresa, aí incluídos o da nova Superintendência Regional de Salvador e o de subordinação da Divisão Operacional de Tubarão, além do acompanhamento geral das alterações estruturais ocorridas no período.

MATERIAL

GENERALIDADES

No ano de 1979 a área de Material deu prosseguimento à execução dos programas elaborados com o fim de aperfeiçoar os métodos de trabalho e consolidar a unificação dos procedimentos administrativos dos órgãos integrantes do Sistema de Material da RFFSA.

Procurou-se, dentro das condições possíveis, obter a redução dos custos inerentes às atividades exercidas nas áreas de Material das Regionais, Divisão Especial e Administração Geral.

Em face dessas diretrizes, as atividades relativas à área de Material da Empresa em 1979, foram dirigidas, prioritariamente, para a consecução dos seguintes objetivos:

- ampliar os incentivos fiscais, de modo a reduzir o custo das aquisições;
- aprimorar, pelos meios a seu alcance, o processo de aquisição no exterior, com o propósito de reduzir o tempo de importação;
- desenvolver o Subsistema de Material (controle gerencial), a fim de elevar o nível de conhecimento dos estoques físicos de materiais e de suas aplicações na RFFSA. Dessa forma as aquisições necessárias às reposições poderão ser feitas com a maior antecedência possível, sem risco de se paralisar o desenvolvimento normal de serviços ou imobilizar material rodante ou de tração;
- intensificar a execução do programa de reformas, mediante concessão de recursos financeiros, para as instalações de Almoxarifado e Depósitos, para melhor conservação e controle dos materiais neles estocados;
- alienar, tanto quanto possível, os materiais inservíveis e os bens patrimoniais móveis desnecessários à RFFSA.

COMPRAS

As principais atividades desenvolvidas, em 1979, na área de com

pras, visaram ao acompanhamento da elaboração e execução dos contratos de aquisição de vagões, carros, trens-unidade e materiais de grande porte para a modernização do sistema ferroviário, bem como à execução do programa de nacionalização de peças e equipamentos de origem estrangeira.

Para esse fim, foram formalizados contratos de aquisição no montante aproximado de Cr$ 6.682 milhões, conforme discriminado a seguir:

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL Cr$ 10^6	COMPRA LOCAL, DE ORIGEM ESTRANGEIRA Cr$ 10^6	IMPORTAÇÃO Cr$ 10^6
CUSTEIO	1.410	1	675
INVESTIMENTO	4.034	6	556
SOMA	5.444	7	1.231
T O T A L 6.682			

Dos contratos de aquisição assinados em 1979 e em anos anteriores (ainda vigentes), foram recebidos materiais e equipamentos que, no total, atingiram o valor de Cr$ 5.303 milhões, na forma a seguir indicada:

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL Cr$ 10^6	COMPRA LOCAL, DE ORIGEM ESTRANGEIRA Cr$ 10^6	IMPORTAÇÃO Cr$ 10^6
CUSTEIO	619	1,5	1
INVESTIMENTO	3.529	1,5	1.151
SOMA	4.148	3	1.152
T O T A L 5.303			

No quadro a seguir, figuram as quantidades e os valores das aquisições formalizadas em 1979, referentes aos materiais e equipamentos que mais de perto interessam à operação ferroviária, ao mesmo tempo em que, em outra coluna, são indicados aqueles que foram recebidos em 1979, em virtude de compras realizadas nesse ano e em outros anteriores:

NATUREZA DO MATERIAL	AQUISIÇÕES FORMALIZADAS EM 1979		RECEBIMENTO POR AQUISIÇÕES EM 1979 E EM ANOS ANTERIORES	
	QUANTIDADE	Cr$ 10^6	QUANTIDADE	Cr$ 10^6
Autos de Linha	06	9	35	112
Carros de passageiros	18	90	20	59
Carros Terra-Trilhos	08	17	07	14
Locomotivas (ver observação 1)	-	-	10	1.098
Trilhos e acessórios (inclusive AMV)*	-	2.599	-	812
TUE** (ver observação 2)	-	-	-	-
Vagões	1.800	2.175	2.159	1.497
T O T A L	-	4.890	-	3.592

* AMV - Aparelho de Mudança de Via.
** TUE - Trem-unidade elétrico.

Observação: 1 - Em 1977 e 1978 foram encomendados à indústria nacional e ao exterior 183 locomotivas, das quais 117 com contratos já em eficácia, passaram a ser entregues a partir de 1979 (10 unidades). Além dessas encontra-se em final de negociações a compra de 60 locomotivas GE (nacional).

2 - Dos 150 TUE encomendados à indústria brasileira, em 1976 e 1977, nenhum foi recebido ainda, embora a RFFSA já tenha processado pagamentos de obrigações contratuais no valor de Cr$ 1.353 milhões. As entregas, no entanto, serão iniciadas a partir de 1980.

As aquisições promovidas através do Acordo de Participação da Indústria Nacional, ou de Concorrência Pública Internacional, importaram, em 1979, no total de Cr$ 7.633 milhões; permitiram elas, mediante negociações junto aos órgãos federais e estaduais, a concessão de Incentivos Fiscais na ordem de Cr$ 2.332 milhões, também referentes ao principal e aos reajustamentos, o que significa uma economia, para a RFFSA, de aproximadamente 30% na realização de tais compras.

Paralelamente, teve prosseguimento, em 1979, a adoção das medidas tendentes a reduzir, tanto quanto possível, as importações, mediante criação, junto aos fornecedores, de estímulos à nacionalização de materiais e equipamentos, atingindo, tais providências, o

significativo índice de 64% do total das compras efetuadas. Esse resultado retrata o desempenho da RFFSA e da indústria brasileira no esforço de incrementar a política governamental de dotar o mercado nacional das condições indispensáveis ao atendimento das constantes solicitações do sistema ferroviário brasileiro.

A esse respeito, impõe-se salientar, para melhor expressar as atividades desenvolvidas pela Empresa nesse sentido, que, em 1979 , foram nacionalizados e catalogados 3.000 itens de materiais, elevando-se para 7.000 o total acumulado de peças fabricadas no Brasil , as quais foram excluídas do processo de importação.

PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS

As principais atividades desenvolvidas em 1979, na área de Planejamento e Controle de Materiais, foram direcionadas para a consolidação do Subsistema de Material, implantado em 1978, que tem por fim o controle, discriminado, dos estoques e das aplicações mensais dos materiais adquiridos pela RFFSA, com a indicação dos respectivos valores.

Nesse sentido, foram iniciados os trabalhos de recodificação dos materiais da Via Permanente e dos combustíveis e lubrificantes, os quais representam, aproximadamente, 50% do valor global dos estoques da RFFSA.

Tal recodificação já vem permitindo maior controle gerencial sobre os materiais estocados nos órgãos da RFFSA, eliminando, dessa forma, aquisições desnecessárias à Empresa.

O índice 10, adotado como representação dos estoques da RFFSA a 31.12.78, reduzirá-se para 5 a 31.12.79, o que siginifica maior aplicação, em 1979, do material estocado e, em consequência, menor volume de aquisições.

Concomitantemente com os trabalhos do Subsistema de Material , visando a imprimir maior confiabilidade aos relatórios gerados, foram aplicados recursos da ordem de Cr$ 30 milhões na reforma das instalações de Almoxarifados e Depósitos, nas Regionais e Divisão Especial.

A aplicaçao desses recursos vem propiciando, também, o saneamen

to dos Almoxarifados com a consequente alienação de itens inativos, estimados, no ano de 1978, em 30% do estoque.

As aquisições em 1979 atingiram o valor de Cr$ 12.592 milhões conforme o quadro abaixo:

RECURSOS	MERCADO NACIONAL Cr$ 10^6	COMPRA LOCAL, DE ORIGEM ESTRANGEIRA Cr$ 10^6	IMPORTAÇÃO Cr$ 10^6
CUSTEIO	6.555	79	675
INVESTIMENTO	4.720	7	556
S O M A	11.275	86	1.231
T O T A L		12.592	

A situação dos estoques na RFFSA, a 31.12.79, tem a seguinte posição:

POSIÇÃO DE ESTOQUE Cr$ 10^6	APLICAÇÃO Cr$ 10^6		ÍNDICE DE COBERTURA
	INVESTIMENTO	CUSTEIO	
4.850	1.600	6.400	5

No tocante às alienações de materiais inservíveis e bens patrimoniais móveis, foram significativos os resultados alcançados, no valor de Cr$ 330 milhões, verificando-se não somente aumento no volume físico das vendas, mas, também, melhores condições de comercialização.

LICITAÇÕES

Como suporte das atividades de compra, as licitações desenvolvidas em 1979 permitiram à Empresa uma boa margem de segurança na seleção dos concorrentes, no ano, ao processo de aquisição de bens e prestação de serviços.

O movimento nesse campo está expresso pelos seguintes números:

318 licitações promovidas das quais 229 Convites, 84 Tomadas de Preço e 5 Concorrências Públicas.

Tais processos licitatórios corresponderam aos seguintes valores:

Em Cr$ 10^6

	MERCADO NACIONAL	MERCADORIAS IMPORTADAS ADQUIRIDAS NO MERCADO NACIONAL	MERCADO EXTERNO
INVESTIMENTOS	581	1	70
CUSTEIO	27	6	266
SOMA	608	7	336
T O T A L 951			

PATRIMÔNIO

GENERALIDADES

Os negócios da RFFSA, na área de Patrimônio, passaram a ser geridos a partir de setembro de 1979 pela Diretoria de Patrimônio criada e implementada naquele mês.

Delimitou-se, assim, um campo específico de realizações para a Empresa, que passou a contar com instrumento mais adequado à intensificação dos negócios inerentes à sua área patrimonial, em termos de controle, defesa,valorização de bens e de maximização da receita proveniente da sua exploração.

O esforço da RFFSA nessa área, após a instalação do órgão recém criado foi concentrado na busca, a curto prazo, da plena integração dos órgãos executivos regionais (e da área do Grande Rio) aos objetivos do Sistema de Patrimônio, para fazer destacar as suas metas específicas e fixar rumos normativos que permitam dinamizar, a partir de 1980, os negócios da Empresa que sejam dependentes da administração do seu expressivo acervo físico.

Dentre as diretrizes fixadas para o desenvolvimento das atividades relativas ao patrimônio encontra-se aquela referente à execução de medidas tendentes a situar o seu acervo de bens em condições de rentabilidade, de acordo com as características do mercado próprio.

Isso vem exigir empenho continuado na fixação de novos procedimentos formais ligados à administração empresarial do acervo, a fim de modificar a atitude observada na área de patrimônio, que é a de trabalhar com solicitações recebidas de pessoas e entidades interessadas na utilização ou aquisição de bens e que precisa, ao contrário, tornar-se uma fonte de ofertas ao público, com a adequada discriminação de negócios de rápida contratação, tendo por base, sobretudo, o complexo imobiliário que integra o patrimônio da RFFSA.

Somente assim se sedimentarão as bases para atrair negócios que dinamizem o patrimônio da Empresa, com vistas a situar, a todo tempo, a sua exploração comercial a nível de mercado, sem deixar de atender à conveniência de sua renovação, mediante, por exemplo, intensificação das alienações de imóveis desnecessários ao serviço fer

roviário, colocação de terrenos em programas de financiamento do Sistema Financeiro de Habitação e aproveitamento de hortos a partir da seleção de glebas e da obtenção de incentivos para reflorestamento, com intermediação, se necessário, de empresas e agentes especializados.

Todas essas ações têm respaldo em dispositivos legais que permitem à RFFSA o aluguel ou arrendamento de imóveis e a exploração comercial do seu patrimônio imobiliário, no que não colida com a operação ferroviária.

BENS PATRIMONIAIS

O arrolamento dos bens da RFFSA, procedido em 1978, com base nos preços de reposição estimados para 31.12.77, apurou um valor líquido contábil de Cr$ 187.492 milhões, conforme os subgrupos das contas do imobilizado abaixo indicados:

CONTA	D I S C R I M I N A Ç Ã O	VALOR - Cr$ 10^6
000	Via Permanente,edifícios e instalações	155.986
001	Equipamento de transporte ferroviário	28.343
002	Outros equipamentos de transporte	179
003	Equipamentos, máquinas e ferramentas	1.820
004	Bens de serviços anexos	1.164
	T O T A L	187.492

Esses valores, atualizados em dezembro de 1979, com observância dos critérios adotados para avaliação do ativo imobilizado - legislação do imposto de renda, correção monetária pela variação das ORTN e depreciação segundo as taxas oficiais da Empresa - acrescidos das incorporações e dos investimentos promovidos e deduzidas as baixas ocorridas, atingiram o montante de Cr$ 373.165 milhões assim discriminado:

CONTA	D I S C R I M I N A Ç Ã O	VALOR - Cr$ 10^6
000	Via Permanente, edifícios e instalações	312.448
001	Equipamentos de transporte ferroviário	54.820
002	Outros equipamentos de transporte	357
003	Equipamentos, máquinas e ferramentas	3.863
004	Bens de serviços anexos	1.677
	T O T A L	373.165

Verifica-se que a aprovação dos dados expressos no arrolamento implica um substancial aumento do capital da Empresa; consequentemente, um aumento de seus custos de depreciação, o que justificou o cuidado de serem prestados informes, sobre o assunto, às Autoridades Governamentais, na expectativa de seu pronunciamento quanto à validade dos parâmetros que instruiram o levantamento de bens.

O pronunciamento do Sr. Ministro dos Transportes foi no sentido de dar anuência ao aumento de capital, admitindo o lançamento, em Balanço, dos novos valores apurados para o Imobilizado da Empresa , a título de reserva de reavaliação.

OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS

No que respeita à exploração de imóveis pertencentes à RFFSA , cabe salientar, em 1979, a conclusão das medidas de implantação do "Sistema de Arrecadação e Controle da Receita da Exploração Patrimonial - SACREP", em todas as Superintendências Regionais e no âmbito da Divisão Especial, utilizando-se o processamento eletrônico de dados para a verificação mensal da cobrança feita a usuários (esquema carnê) e obtenção de relatórios gerenciais concernentes aos negócios da área.

Com a entrada em vigor de modificações das normas sobre cessão de uso de moradia teve início a uniformização, em toda a Empresa ,

dos critérios de utilização desses imóveis, que totalizam 22.119 unidades, das quais 18.081 se acham reservadas ao atendimento das necessidades de serviço.

No campo da publicidade, mantiveram-se em 1979 os critérios de disciplina vigentes em exercícios anteriores, sendo dependente de estudos técnicos a criação de estrutura que possa melhorar a participação da RFFSA nesse ramo de negócios, nas condições, porém, de ofertante habitual de meios e veículos de promoção, mediante atuação direta ou através de empresas especializadas.

Tal matéria vem merecendo atenção especial e será considerada, com caráter prioritário, entre as metas que se destacarão em 1980.

A receita proveniente de permissões de uso de imóveis (utilização para fins industriais, comerciais, residenciais) e de concessão de serviços, incluindo publicidade, apresentou em 1979 a seguinte posição:

Nº DE TERMOS	RECEITA - Cr$ 10^6
26.107	162

Tomando por referência os exercícios precedentes, 1977 e 1978, a evolução nominal dos negócios é a seguinte:

ANO	Nº DE TERMOS	RECEITA - Cr$ 10^6
1977	11.601	45
1978	20.066	133
1979	26.107	162

No que respeita a aquisição e alienação de imóveis, cabe registrar que a ação desenvolvida em 1979 concentrou-se na elaboração de um anteprojeto que, a partir da consolidação dos textos normativos pertinentes, em vigor na Empresa, servirá para subsidiar a expedição do Manual para Processamento de Aquisição e Alienação de Bens Imóveis.

Com tal consolidação, atualmente sob exame, introduziram-se mu

danças de cunho normativo em vários itens importantes, no sentido de agilizar os processos administrativos de desapropriação, padronizar roteiros de avaliação de imóveis, simplificar diretrizes para atualização de valores consignados em laudos e estipular formalidades para as licitações de venda.

Além desse trabalho, o controle dos recebimentos de valores decorrentes de alienações de imóveis vem sendo objeto de estudo, com vistas à implantação de sistema próprio de arrecadação, através do centro de processamento de dados da Administração Geral.

O estudo em tela está consubstanciado no Sistema de Arrecadação e Controle de Alienações, já testado porém necessitando de ajustes que possam situá-lo a nível de aprovação e implantação.

A receita referente a aquisição e alienação de imóveis se acha considerada no quadro abaixo:

RECEITA	1978		1979	
	Nº DE IMÓVEIS	VALOR (Cr$ 10^6)	Nº DE IMÓVEIS	VALOR (Cr$ 10^6)
Alienação	105	43	205	254
Aquisição	466	75	319	106

ASPECTOS ECONÔMICO - FINANCEIROS

CAPITAL SOCIAL

Não houve, em 1979 aumento do Capital Social resultante das operações da RFFSA no correr do exercício.

O posicionamento do capital em 31.12.79, dessa forma, foi o mesmo decidido pela Assembléia Geral Extraordinária de 29.12.78, isto é, um total de 54.682.697.014 ações, com valor nominal de Cr$ 1,00 a ação. A distribuição atual é a seguinte:

ACIONISTA	AÇÕES NOMINAIS		
	TIPO DE AÇÃO	VALOR TOTAL - CR$	PARTICIPAÇÃO %
União Federal	Ordinária	53.695.190.208,00	98,20
Estados	Preferencial	782.966.109,00	1,43
Municípios	Preferencial	197.491.115,00	0,36
Banco Desenv. do Estado Espírito Santo	Preferencial	7.049.582,00	0,01
TOTAL		54.682.697.014,00	100,00

FINANCIAMENTOS

Durante o exercício de 1979, foram obtidos os seguintes financiamentos:

a - Em Moeda Estrangeira

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico	YEN	4.450.000.000,00
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico	£	3.901.865,00
Caixa Econômica Federal	US$	150.000.000,00

b - Em Moeda Nacional

Caixa Econômica Federal	Cr$	2.700.000.000,00
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico	Cr$	1.752.787,80

Em 1979 foram efetuados os seguintes pagamentos:-

a - De Financiamentos Externos Cr$ 9.281.939.971,34

Pagos Pela RFFSA

Amortização	Cr$ 510.085.340,11	
Juros	Cr$ 233.089.142,31	Cr$ 743.174.482,42

Pagos pelo Tesouro Nacional

Amortização	Cr$5.924.671.469,58	
Juros	Cr$2.614.094.019,34	Cr$8.538.765.488,92

b - De Financiamentos Internos Cr$ 706.440.981,70

Amortização	Cr$ 402.841.557,27
Juros	Cr$ 303.599.424,43

c - Total de Pagamentos

Os saldos devedores de financiamento, às taxas de câmbio em vigor em 31.12.79, passaram a ser os seguintes:-

1 - Financiamentos Externos	Cr$31.842.225.889,97
2 - Financiamentos Internos	Cr$58.283.552.868,84
Total	Cr$90.125.778.758,81

MOVIMENTO FINANCEIRO

No exercício de 1979, a RFFSA movimentou recursos financeiros de Custeio e Capital, que se elevaram a Cr$51,5 bilhões.

Cr$ 10^3

RECEBIMENTOS		DISPÊNDIOS		
CUSTEIO				
Da União	11.435.227	Regionais		21.520.600
Próprios	13.144.174	Administração		1.436.625
Retenções e Depósitos	532.580	Restituições		1.652.239
Total	25.111.981	Total		24.609.464
CAPITAL				
Da União	9.393.900	Investimentos		16.676.454
F N D	5.131.300	Regionais	5.385.566	
Imposto Único	1.681.916	Adm. Geral	11.302.888	
Convênios	936.049	Em Trânsito	(12.000)	
Financiamentos	9.260.892	Financiamentos		9.481.843
Fundos	1.025	Amortização	6.843.938	
Outros	2.291	Juros e Comissão	2.637.905	
Total	26.407.373	Total		26.158.297
Total dos Recebimentos	51.519.354	Total dos Dispêndios		50.767.761

ENCARGOS DA UNIÃO

A subvenção do Governo Federal à Empresa, no montante de Cr$11.435.227 milhares, cobriu tão somente parte dos seus encargos. Houve uma insuficiência de Cr$4.473.250 milhares, como se demonstra:

CR$$10^3$

ESPECIFICAÇÃO	RESPONSABILIDADE	
	ENCARGOS	SUBVENÇÃO
1 - Subvenção Recebida		11.435.227
2 - Resultado Operacional Líquido	13.878.477	
3 - Encargos dos Poderes Públicos	2.030.000	
4 - Insuficiência de Subvenção	-	4.473.250
Total Geral	15.908.477	15.908.477

OBS:- Excluída as despesas de Correção Monetária e Cambial dos Contratos de Empréstimos.

Os Encargos dos Poderes Públicos, reembolsáveis, acima referidos - ítem 3, resultantes de transportes, fornecimentos e serviços segundo a política governamental, são provenientes:

CR$$10^3$

Complementações Tarifárias	1.875.906
Transportes Reembolsáveis	1.121
Despesas Ressarcíveis	152.973
Total	2.030.000

INVESTIMENTOS APENAS NA RFFSA

No transcurso do exercício de 1979 a RFFSA fez investimentos cujas aplicações foram da ordem de Cr$10.646.721 milhares, que incidiram sobre o patrimônio segundo os grandes itens, como se demonstra:

CR$$10^3$

Via Permanente, Edifícios e Instalações	7.405.941
Equipamentos de Transportes - Aquisições	2.362.542
Equipamentos de Transportes - Construções e Reconstruções	265.132
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	545.559
Outros Investimentos	67.547
Total	10.646.721

RESULTADO ECONÔMICO FINANCEIRO

Receita Líquida Operacional

No decurso do exercício de 1979, a Receita Líquida Operacional elevou-se a CR$17.312.565 milhares, cujos componentes reagiram de maneira ascendente, em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

CR$10 3

DISCRIMINAÇÃO	RECEITA OPERACIONAL			
	EXERCÍCIO		VARIAÇÃO	
	1978	1979	ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	9.445.097	16.045.676	+ 6.600.579	69,9
Receita Acessória dos Transportes	104.750	122.484	+ 17.734	16,9
Receita Diversas	308.343	1.144.405	+ 836.062	271,2
T o t a l	9.858.190	17.312.565	+ 7.454.375	75,6

Foi o seguinte o comportamento dos principais componentes geradores da Receita Líquida Operacional:

CR$10 3

DISCRIMINAÇÃO	R E C E I T A			
	EXERCÍCIO		VARIAÇÃO	
	1978	1979	ABSOLUTO	%
Mercadorias	7.108.552	12.710.962	+ 5.602.410	78,8
Passageiros	768.416	1.149.290	+ 380.874	49,6
Normalização Contábil	1.392.981	2.030.000	+ 637.019	45,7
Diversos	588.241	1.422.313	+ 834.072	141,8
T o t a l	9.858.190	17.312.565	+ 7.454.375	75,6

Despesa Gestorial Líquida dos Transportes

Em 1979 o montante da Despesa Gestorial Líquida dos Transportes (Despesas de Custos de Serviços Operacionais) totalizou CR$. 25.159.645 milhares, superando a do exercício anterior como se demonstra abaixo:

Cr$ 10^3

OBJETO	DESPESA			
	EXERCÍCIO		VARIAÇÃO	
	1978	1979	ABSOLUTA	%
Direção Adminstrativa	2.551.258	4.216.876	+ 1.665.618	65,3
Conservação e Manutenção	6.310.879	10.368.218	+ 4.057.339	64,3
Despesas de Operação	5.022.177	8.543.316	+ 3.521.139	70,1
Despesas Estranhas aos Transportes	100.284	199.814	+ 99.530	99,3
Despesas Gerais	285.449	83.020	- 202.429	(70,9)
Despesas a Repartir	967.550	1.748.401	+ 780.851	80,7
Total	15.237.597	25.159.645	+ 9.922.048	65,1

OBS:- Exclusive Depreciação, Provisões para Contingências Trabalhistas, Despesas Ressarcíveis pelos Poderes Públicos, Correção Monetária e diferença de câmbio de contratos de empréstimos.

A composição da Despesa Gestorial Líquida dos Transportes (Despesas Operacionais + Custos dos Serviços Prestados) segundo os elementos de custo é demonstrada, em confronto com o exercício anterior:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	DESPESA			
	EXERCÍCIO		VARIAÇÃO	
	1978	1979	ABSOLUTA	%
Pessoal	8.244.584	12.748.385	+ 4.503.801	54,6
Material	3.738.327	5.885.864	+ 2.147.537	57,5
Diversos	3.443.194	6.815.969	+ 3.372.775	97,9
Repartidas	(188.508)	(290.573)	+ (102.065)	54,1
Total	15.237.597	25.159.645	+ 9.922.048	65,1

RESULTADO OPERACIONAL

O quadro a seguir, mostra os resultados operacionais líquidos dos transportes, no exercício de 1979, comparados com os resultados verificados em 1978.

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIO		VARIAÇÃO	
	1978	1979	ABSOLUTA	%
Receita Líquida Operacional	9.858.190	17.312.565	+ 7.454.375	75,6
Despesa Líquida Operacional	15.237.597	25.159.645	+ 9.922.048	65,1
Resultado Operacional Líquido dos Transportes	5.379.407	7.847.080	+ 2.467.673	45,9

ÍNDICES ECONÔMICO-FINANCEIROS

Os presentes índices dizem respeito a resultados para o exercício de 1979 comparados com resultados de exercícios anteriores a fim de se aferir a tendência das operações do exercício corrente.

DISCRIMINAÇÃO	1974	1975	1976	1977	1978	1979
I - ÍNDICES DE LIQUIDEZ (2)						
a - Imediato	1,01	0,15	0,27	0,21	0,06	0,04
b - Seco	2,68	3,40	0,62	1,11	0,16	0,23
c - Corrente	3,88	4,39	1,39	2,20	0,44	0,54
II - Coeficiente Líquido da Exploração dos Transportes (3)	1,46	1,70	2,03	1,69	1,54	1,45

NOTA:- (1) - A partir de 1978 de conformidade com a Lei nº 6404/76, adotou-se novo critério contábil quanto ao tratamento do Passivo Circulante, considerando-se as Amortizações e Juros provenientes de financiamentos a pagar a partir de 1979.

(2) - Proporção, sobre o Exigível a Curto Prazo,

a) do Disponível;

b) do Disponível mais o Realizável a Curto Prazo, menos o Estoque;

c) do Disponível mais o Realizável a Curto Prazo.

(3) - Proporção do total das Despesas Operacionais mais os Custos dos Serviços Prestados (exclusive Depreciação e Provisão para Contingências Trabalhistas) sobre a Receita Líquida Operacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Comparando-se os resultados finais líquidos dos transportes dos exercícios de 1978 e 1979, constatam-se as seguintes variações:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1978	1979	VARIAÇÕES	
			ABSOLUTA	%
Receita Líquida Operacional	9.858.190	17.312.565	+ 7.454.375	75,6
Despesa Operacional Líquida	15.237.597	25.159.645	+ 9.922.048	65,1
Resultado Operacional Líquido dos Transportes	(5.379.407)	(7.847.080)	+(2.467.673)	(45,9)

Exclusive:- Depreciação, Provisão para Contingências Trabalhistas.

a) a Receita Líquida Operacional aumentou Cr$ 7.454.375 milhares, ou sejam, 75,6%.

b) A Despesa Operacional Líquida aumentou Cr$ 9.922.048 milhares, ou sejam, 65,1%.

c) O Resultado Operacional Líquido dos Transportes aumentou Cr$ 2.467.673 milhares negativos, ou sejam, 45,9%.

d) Corrigindo-se os resultados de 1978 à moeda de 1979 , obtem-se a seguinte situação:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1978	1979	VARIAÇÕES	
			ABSOLUTA	%
Receita Líquida Operacional	14.294.376	17.312.565	+ 3.018.189	21,1
Despesa Operacional Líquida	22.094.516	25.159.645	+ 3.065.129	13,9
Resultado Operacional Líquido dos Transportes	(7.800.140)	(7.847.080)	+ (46.940)	(0,6)

Obs: Correção efetuada a taxa de 1,45%.

Concluimos que:

a - A Receita Líquida Operacional aumentou CR$ 3.018.189 milhares ou sejam 21,1%;

b - A Despesa Operacional Líquida aumentou CR$ 3.065.129 milhares ou sejam 13,9%;

c - O Resultado Operacional Líquido aumentou CR$ 46.940 milhares ou sejam 0,6%.

EFEITOS INFLACIONÁRIOS ECONÔMICOS NO BALANÇO

A inflação afetou de modo especial certos resultados da Empresa, principalmente sob os aspectos relacionados aos gravames da correção monetária e cambial.

Eliminados esses últimos fatores adversos cujo controle escapa a gerência da Empresa, ficaria evidenciada uma situação econômica mais equilibrada, com o déficit de Cr$3.511 milhões.

Assim, é que, no exercício de 1979, tivemos as seguintes influências econômicas e inflacionárias:

	Cr$
a - Depreciação	4.903.967.646,72
b - Provisão para Contingências Trabalhistas	974.455.520,00
c - Correção Monetária e Cambial de Contratos de Empréstimos	26.126.444.029,79
d - Correção Monetária do Prejuízo de 1978	2.294.499.451,79
e - Resultado Credor da Correção Monetária no Balanço de 1979	18.052.183.654,86

O quadro, a seguir, demonstra que se deflacionarmos o resultado do exercício, dos efeitos inflacionários e econômicos ocorridos durante o exercício obteremos uma radical modificação do déficit apresentado.

		Cr$
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	Cr$	(21.825.144.070,69)
MENOS:		
a) Depreciação	4.903.967.646,72	
b) Correção Monetária e Cambial de Contrato de Empréstimos	26.126.444.029,79	
c) Provisão para Contingências Trabalhistas	974.455.520,00	32.004.867.196,51
MAIS:		
a) Resultado da Correção Monetária do Balanço		(18.052.183.654,86)
RESULTADO DEVEDOR FINAL		7.872.460.529,04

	CR$
SALDO DEVEDOR ACUMULADO NO FIM DO PERÍODO	19.758.995.657,63
MENOS:	
Correção Monetária de Prejuízos Anteriores	(2.294.499.451,79)
Saldo do Exercício Inflacionado	(21.825.144.070,69)
MAIS:	
Saldo do Exercício Deflacionado	7.872.460.529,04
	3.511.812.064,19

Pelo exposto, considerando os expurgos:

a - da Depreciação do Ativo Imobilizado, calculada à luz da nova Lei das S/A e Decreto Lei 1598/77;

b - da Correção Monetária dos Contratos Externos de Empréstimos e da diferença cambial dos Externos, financiadores do Ativo Imobilizado;

c - da Provisão para Contingências Trabalhistas, face às reclamações em andamento;

d - da Variação Credora, da comparação entre a Correção Monetária do Ativo Imobilizado e do Patrimônio Líquido;

CONCLUI-SE:

a - Depurados das distorções inflacionárias enumeradas, o déficit líquido do exercício teria sido da ordem de Cr$ 7.872 milhões, ao invés de Cr$ 21.825 milhões.

b - O déficit final acumulado seria da ordem de Cr$3.511 milhões, ao invés de Cr$19.758 milhões.

PESSOAL

GENERALIDADES

O Sistema de Pessoal da Rede Ferroviária Federal procurou, no exercício de 1979 assegurar a continuidade da política e filosofia de administração de pessoal assentadas nos anos anteriores, evitando a ocorrência de solução de continuidade em suas atividades principais.

A política de pessoal adotada referencia-se por objetivos permanentes, que são:

- a motivação do pessoal;
- o aumento da produtividade;
- a renovação do quadro.

Com a realização desses objetivos, a Administração de Pessoal está contribuindo efetivamente para a consumação dos objetivos empresariais.

Em concordância com os objetivos propostos para a Administração de Pessoal na Empresa, a ação do Sistema de Pessoal vem se caracterizando pelos seguintes aspectos:

- redução do quadro de pessoal, compatibilizando-o às reais necessidades de mão-de-obra da Empresa;
- racionalização dos seus métodos de trabalho, alguns anacrônicos, visando à melhoria da confiabilidade dos dados gerenciais e à redução de custos;
- acompanhamento sistemático do desempenho do Plano de Classificação de Cargos, procurando detectar suas eventuais deficiências, com vistas a sua correção;
- melhoria do relacionamento entre a Empresa e os seus empregados, objetivando afastar a possibilidade da ocorrência de pontos de atrito que possam perturbar as atividades da RFFSA;
- proteção contínua ao trabalhador, mediante a adoção de medidas de segurança do trabalho e de saúde ocupacional, com a finalidade de garantir a sua incolumidade física e mental;
- capacitação profissional dos empregados, mediante a qual está

sendo assegurada a melhoria da qualidade do trabalho e o aumento da produtividade individual;

- formação de mão-de-obra de menores aprendizes, em convênio com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, destinada ao preenchimento de vagas verificadas em cargos técnicos de nível médio e ao suprimento da demanda de mão-de-obra qualificada do mercado de trabalho em geral.

A seguir são apresentados de forma sucinta os tópicos de maior expressão da área de pessoal.

PRODUTIVIDADE

O aumento da produtividade do pessoal tem sido uma constante no esforço da Administração de Pessoal da Empresa. Os resultados dos últimos anos, mostrados no quadro abaixo, indicam que na faixa considerada houve uma elevação de produtividade de cerca de 80%, índice considerado muito bom.

ANO	PRODUTIVIDADE (TONELADAS-QUILÔMETRO/EMPREGADO)	VARIAÇÃO %
1974	165.000	-
1975	180.000	+ 9
1976	215.000	+ 19
1977	265.000	+ 23
1978	273.000	+ 3
1979	301.000	+ 10

Como pode ser observado no quadro acima, o resultado de 1979 foi 10% superior ao de 1978, o que também é considerado bom.

RENOVAÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL

A renovação do quadro de pessoal continua como uma das metas da Administração de Pessoal porque, juntamente com outras medidas pertinentes, permite a melhoria da produtividade.

A renovação vem sendo assegurada pelo estímulo à substituição de quadros, em benefício de pessoal mais motivado, produtivo e interessado.

A par dessas providências, o preenchimento de vagas consideradas imprescindíveis ao funcionamento normal dos serviços vem sendo precedido de exames seletivos rigorosos, mediante os quais se tem mantido o padrão qualitativo elevado das admissões de empregados.

A partir de 1980 é esperado vigoroso incremento na renovação do Quadro de Pessoal com o início da concessão dos primeiros benefícios pela Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social (REFER), que complementará os valores da aposentadoria previdenciária.

EFETIVO DE PESSOAL

O efetivo de pessoal vem caindo sistematicamente nos últimos anos.

Em 1979, a Administração da Empresa manteve a mesma política anteriormente adotada, destinada a fazer com que o quantitativo de pessoal se aproxime o máximo possível do número ideal em razão do serviço prestado, em que pese o ligeiro aumento de 1% sobre 1978.

Dentre as medidas adotadas realçam-se as que permitem a rescisão contratual mediante acordo e a já citada dispensa unilateral de todos aqueles que vêm se mostrando desistenressados do serviço.

O quadro abaixo apresenta a evolução do Efetivo de Pessoal nos últimos anos, comparada com o efetivo registrado em 1963.

ANOS	EFETIVO	VARIAÇÃO	ÍNDICES 1963 = 100
1963	155.000	-	100
1973	113.000	- 42.000	73
1974	112.000	- 1.000	72
1975	109.000	- 3.000	70
1976	109.000	-	70
1977	95.000	- 14.000	61
1978	92.000	- 3.000	59
1979	93.000	+ 1.000	60

A tendência de redução do quadro apontada não tem sido prejudicial ao funcionamento regular das atividades ferroviárias, porque, em paralelo têm sido adotadas medidas para a melhoria do desempenho individual, mediante a aplicação sistemática de pla

no de capacitação de recursos humanos e ações de motivação dos em pregados.

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

No correr do ano de 1979, em cumprimento à programação estabe lecida, foram desenvolvidas inúmeras atividades na área de desen - volvimento de pessoal tendo em vista o suprimento, a integração, a motivação, a capacitação profissional e a reciclagem dos recursos humanos.

As principais atividades realizadas para atender essas finalidades, no todo ou em parte, foram as seguintes:

- curso de Mestrado em Engenharia de Transportes, no Instituto Militar de Engenharia - Rio,
- curso de Especialização em Engenharia Ferroviária, na Univer sidade Federal da Paraíba, em Campina Grande;
- programa especial de Treinamento de Pessoal para a Via Perma nente;
- programa de Análises Técnicas (treinamento de gerentes da Via Permanente, para análise de problemas técnicos);
- programa de Análises Gerenciais (treinamento de gerentes, pa ra análise de problema e tomada de decisões);
- análise profissiográfica das classes dos grupos PF - Ferro - viário e PM - Manutenção, do PCC;
- treinamento de Supervisores, em Estrutura e Aplicação do PCC;
- estudo de viabilidade da instalação do Centro Nacional de De senvolvimento de Pessoal;
- reformulação dos Programas de Estágios para Estudantes de Ní vel Médio e de Nível Superior;
- implantação de normas para o aproveitamento de ex-Alunos-Apren dizes;
- programa de Formação de Especialistas em Desenvolvimento de Pessoal (Convênio RFFSA/CENAFOR);
- programa de Cadastramento dos Centros de Formação Profissional;

- programa de Supervisao Pedagógica Sistemática dos Centros de Formação Profissional;
- reformulação do Regimento Interno dos Centros de Formação Profissional;
- pesquisa sobre evasão de mão-de-obra por aposentadoria, para planejamento de reposição.

Os mais significativos resultados do ano na área de Desenvolvimento de Pessoal foram:

- Pessoal preparado no país
  - empregados treinados 40.969
  - alunos-aprendizes 1.542
  - estagiários de nível médio 281
  - estagiários de nível superior 568
- Pessoal preparado no exterior
  - empregados treinados no exterior................ 9
- Empregados submetidos à revisão psicológica com vistas à segurança do tráfego 4.472
- Bolsas de estudo distribuídas mensalmente, com recursos gerados pelo Salário-Educação 74.951

Os recursos financeiros aplicados no ano foram da ordem de Cr$ 523,5 milhões dos quais Cr$ 58,5 milhões do Acordo RFFSA/SENAI,Cr$ 151,5 milhões do Salário-Educação e Cr$ 313,5 milhões de recursos próprios.

ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO

Dentre as atividades de Assistência ao Ferroviário desenvolvidas durante o exercício, com o objetivo de promover o bem-estar social da comunidade ferroviária são focalizadas as seguintes:

- Saúde Operacional
  - Foram padronizados os formulários da área médica e odontológica, com a finalidade de manter a coerência de informações sobre a saúde dos empregados, visando a facilitar o preenchimento do Histórico Médico Individual e o processa

mento dos seus dados através de computação eletrônica.

. Foi elaborado o Manual de Saúde Ocupacional, com a finalidade de padronizar normas e procedimentos técnico-administrativos ligados aos programas de Saúde Ocupacional.

. Implantou-se o Censo Odontológico, de modo a permitir o direcionamento dos programas odontológicos a nível de prevenção.

. Com relação ao adicional de insalubridade, aprimorou-se a avaliação da sua concessão e revisão, de maneira a reduzir as despesas, alicerçadas em meior rigor técnico, dentro dos dispositivos legais e como decorrência da adoção de medidas coletivas ou individuais de preservação de saúde dos empregados, sugeridas e implantadas em ação conjunta com a área de segurança do trabalho.

- Segurança do Trabalho

A área de Segurança do Trabalho, voltada para a redução de acidentes e minimização dos seus efeitos, foi afetada, no ano de 1979, em relação ao de 1978, sobretudo pelos seguintes fatores:

. apuração mais criteriosa e exata dos acidentes, sem perda de tempo;

. elevada rotação de mão-de-obra não qualificada, verificada notadamente na via permanente, com o ingresso de novos empregados sem treinamento de segurança, problema que vem sendo estudado, visando a adoção de medidas que minimizem seus efeitos negativos.

Em consequência, os principais indicadores utilizados mostraram tendência ascendente, como abaixo se indica:

INDICADORES	1978	1979
Número de acidentes	9.393	10.092
Coeficiente de frequência	48,6	51,0
Coeficiente de gravidade	1.328	1.379
% Acidentes/Empregados	10,2	10,8

- Serviço Social

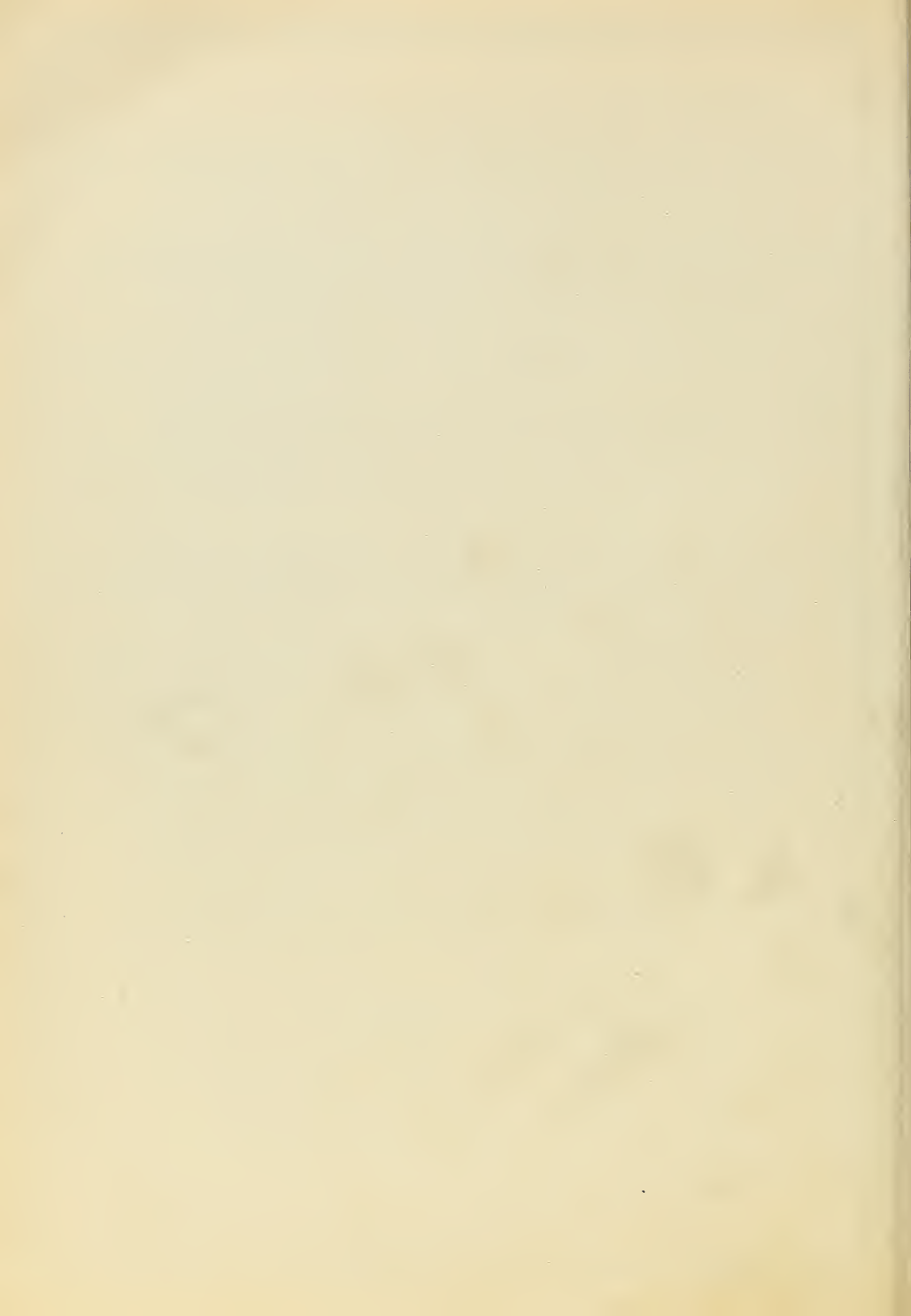
Nesta área, além das atividades rotineiras, foram realizadas, entre outras tarefas, 67.122 entrevistas, 3.780 visitas domiciliares e 2.959 visitas hospitalares.

Em 1979 promoveu-se a implantação do Programa de Atendimento do Empregado por órgãos do INPS, com isso evitando-se o absenteísmo, o que resultou em economia da ordem de:

. Homens-hora trabalhados 36.880
. Valor .... Cr$ 1.100.000,00

O problema da alimentação dos empregados, especialmente das classes mais carentes, recebeu cuidados especiais. Os restaurantes foram melhorados e a alimentação fornecida ao pessoal do tráfego passou a ser controlada.

Foram servidas 3.155.841 refeições no período e aplicados recursos na área de serviços sociais no montante de Cr$ 37,4 milhões, assim discriminados:

. Em alimentação .... Cr$ 8,2 milhões
. Em saúde .... Cr$ 13,9 milhões
. Em Serviço Social .... Cr$ 8,8 milhões
. Em ajuda Supletiva .... Cr$ 6,5 milhões

S U B S I D I Á R I A S

EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A. - ENGEFER

GENERALIDADES

O ano de 1979 foi caracterizado por um significativo aumento das atividades da ENGEFER, não só pelo considerável volume de recursos atribuídos à Ferrovia do Aço, reativada no atual Governo, como também pela prioridade dada aos projetos ferroviários do Corredor de Paranaguá para tornar possível a sua construção, a partir de 1980.

Em abril, o Governo dentro da diretriz de incentivar as modalidades de transporte de menor consumo de energia, decidiu pelo projeto de ampliação da capacidade do sistema ferroviário no triângulo econômico Rio de Janeiro-São Paulo-Belo Horizonte e que consistiu na:

- reativação da construção da Ferrovia do Aço, pela ENGEFER, no trecho Jeceaba-Itutinga-Volta Redonda, de modo a permitir a sua conclusão ainda em 1982;
- ampliação da capacidade da Linha do Centro e melhoramentos do Ramal de São Paulo e
- eletrificação e estabelecimento dos sistemas de comunicações, sinalização e telecontrole em toda a malha.

Em setembro, o Governo, dentro dos Ojetivos Nacionais, nos campos da Energia e dos Transportes, intimamente associados, lançou o "Programa de Transportes Alternativos para a Economia de Combustíveis", buscando alterar, entre outras, a estrutura do transporte de cargas. Nesse campo, destacou-se para a ENGEFER, a importância dos segmentos ferroviários Curitiba-Paranaguá e Guarapuava-Cascavel, partes integrantes da Ferrovia da Soja, cujo início de construção foi previsto para 1980.

Além da Ferrovia do Aço e das obras do Corredor de Paranaguá à ENGEFER foram cometidas missões relacionadas com:

- construção, no biênio 80/81, do segmento ferroviário Araguari-Celso Bueno, para substituir o trecho Três Ranchos-Douradoquara, que será inundado pela barragem de Emborcação, em construção pela CEMIG, e
- desenvolvimento dos estudos de alternativas para a ligação ferroviária Itutinga-Macaia-Perdões que permitirá o transporte de calcário da região de Arcos e facilitará a ligação da Ferrovia do Aço com Brasília.

Ao lado dessas importantes atividades, no final do ano, a ENGEFER, por solicitação do GEIPOT passou a desenvolver mais dois estudos de grande significado:

- o estabelecimento de alternativas para o contorno ferroviário do transporte de carga na região metropolitana de Belo Horizonte e,
- o desenvolvimento de traçados alternativos ligando Guaíra, no Brasil, a Assunção ou Vila Rica, no Paraguai, em cooperação com o GEIPOT e o Governo daquele País.

FERROVIA DO AÇO

- Projeto Civil

  . Traçado

  Visando à melhoria do traçado a ENGEFER concluiu os estudos que vinha conduzindo para a implantação de variantes e a utilização de aterros de encontro leve, análise comparativa para substituição de Obras-de-arte Especiais (OAE) por aterros e de túneis por cortes.

  . Terraplenagem

  Está concluído o projeto de terraplenagem do trecho de Jeceaba a Volta Redonda, que prevê uma escavação de 126,6 milhões de metros cúbicos.

  Os projetos das ligações da Ferrovia do Aço à Linha do Centro (em Jeceaba) e ao Ramal de São Paulo (em Saudade e Floriano) encontram-se em fase final de execução e prevêem um

movimento de terraplenagem da ordem de 8,5 milhões de metros cúbicos.

. Túneis

Já estão concluídos todos os projetos dos túneis do trecho Jeceaba-Volta Redonda, num total de 66 túneis com 47.600 m de extensão.

Nas ligações Jeceaba, Saudade e Floriano, estão previstos ainda 5 túneis com um total de 2.400 m cujos projetos se encontram em elaboração.

. Obras-de-Arte Especiais (OAE)

No trecho Jeceaba-Volta Redonda, estão previstas 84 OAE, com uma extensão total de 24.900 m, das quais, 79 estão com seus projetos concluídos.

Nas ligações em Jeceaba, Saudade e Floriano, prevêem-se 8 OAE com uma extensão total estimada em 2.000 m e com os projetos em execução.

- Projeto Ferroviário

. Estudos Operacionais

Foram concluídos os estudos operacionais objetivando um aumento de capacidade da via para 60 MTA (capacidade máxima teórica).

Foram desenvolvidos estudos durante o ano sobre a ventilação em túneis de grande extensão, em particular sobre o Túnel T-07-17 (Túnel da Mantiqueira), tendo em vista a possibilidade de operação com tração diesel em uma fase inicial.

Estão em pleno desenvolvimento estudos conjuntos pela RFFSA e ENGEFER, visando a uma reavaliação e redefinição dos Módulos de Tração das locomotivas GEC na malha ferroviária de bitola larga do triângulo RJ-SP-BH.

. Eletrificação e Tração

Em 1979, foram desenvolvidos estudos sobre a eletrificação

e tração, destacando-se o programa para cálculo de aquecimento de motores de tração de locomotivas e de simulação de marcha com tração diesel, ambos já concluídos.

. Sinalização e Comunicações

Foram promovidos estudos relativos a frenagem, velocidade máxima e radiotelefonia visando a implantação dos sistemas de sinalização e comunicações na Ferrovia do Aço, bem como a sua integração com os existentes no Ramal de São Paulo e Linha do Centro.

. Projeto GEC

A RFFSA e ENGEFER estão promovendo entendimentos, para definir a estrutura que irá gerir, doravante, todas as atividades ligadas ao Projeto GEC.

- Programação das Obras

No ano de 1978 e até abril de 1979, face à redução de recursos, procurou-se dar prioridade à proteção das obras realizadas e à execução dos túneis críticos e da infra-estrutura das obras de arte.

A partir de abril de 1979, com a decisão do Governo de reativar as obras da Ferrovia do Aço no trecho entre Jeceaba e Volta Redonda, foi determinado às construtoras que imprimissem aos serviços neste trecho o ritmo compatível com o novo prazo estabelecido para sua conclusão em fins de 1982.

Em razão da aceleração das obras entre os lotes 5 e 15 (Jeceaba e Volta Redonda), a partir do 2º semestre, houve uma mobilização sensível de pessoal e equipamentos, atingindo ao final do ano, uma força de trabalho de 16.500 homens e 3.750 máquinas com um total de 450.000 HP.

Paralelamente foi feito um programa de paralisação dos lotes ao Norte de Jeceaba.

- Situação das Obras

. Terraplenagem

Foram escavados, no ano, cerca de 19,6 milhões de m^3 que, so

mados aos 81,9 realizados até 1978, totalizam 101,5 milhões de m^3 desde o início da obra, o que representa 58% do volume total do projeto.

. Túneis

Com respeito aos 100 túneis existentes na ferrovia, 58 já foram atacados e o total penetrado é de 24.970 m (35% do total previsto), sendo 4.900 m em 1979. Já foram totalmente perfurados 26 túneis.

. Obras-de-Arte Especiais (OAE)

Foram atacadas 53 obras-de-arte especiais das 129 previstas, encontrando-se virtualmente prontos cerca de 7.150 m (19% do total), dos quais 2.190 m foram executados em 1979.

- Desapropriação

A ENGEFER até o final do exercício, obteve a liberação da faixa de domínio da ferrovia, numa extensão de 367 km, equivalente a 91% do previsto. Os restantes 9% a desapropriar, referem-se a variantes introduzidas no traçado e às ligações com a Linha do Centro e com o Ramal de São Paulo.

FERROVIA DA SOJA

- Curitiba-Paranaguá

A ENGEFER procedendo a revisão do projeto existente desenvolveu as alternativas com rampas de 1,5% e 1,8% tendo ao fim do ano concluído os projetos básicos preliminares dessas alternativas o que permitirá a comparação técnico-econômica entre elas, e por fim a definição da que será adotada, o que deverá ocorrer no princípio de 1980. Coube também a ENGEFER o encargo da construção do sub-trecho do Planalto tendo já sido iniciados os estudos para a retomada das obras.

- Guarapuava-Cascavel

Como trecho integrante da Ferrovia da Soja, tem prioridade no programa de obra do atual Governo.

Em face da previsão do início de sua construção, em 1980, a ENGEFER vem procedendo a reanálise e atualização do projeto existente, readaptando-o às condições de ocupações do solo e aos novos parâmetros operacionais.

- CELSO BUENO-ARAGUARI

A construção da barragem de Emborcação do Rio Paranaíba em Minas Gerais, acarretará a inundação de uma área atravessada pelas linhas da RFFSA. A CEMIG, responsável pela barragem, projetou uma variante ferroviária de cerca de 30 km entre Douradoquara e Três Ranchos.

Com base em estudos mandados proceder e realizados pela ENGEFER, o Ministério dos Transportes decidiu rever a solução adotada determinando a execução da ligação entre Celso Bueno-Araguari que, além de resolver o problema surgido com a execução da barragem, propiciará a ligação ferroviária do Triângulo Rio de Janeiro-São Paulo-Belo Horizonte a Brasília, com extenso trecho em melhores condições técnicas.

Essa ligação ferroviária deverá estar concluída até junho de 1981.

- ITUTINGA-MACAIA-PERDÕES

Esse trecho tem por finalidade o escoamento do calcário da região de Arcos, através da Ferrovia do Aço, facilitando ainda a ligação dessa ferrovia a Brasília. Atualmente a ENGEFER está desenvolvendo estudos para conexão da Ferrovia do Aço com as linhas da RFFSA, seja através dessa ligação, seja pela articulação em Andrelândia.

ANEL FERROVIÁRIO DE BELO HORIZONTE

Em Out 79, o GEIPOT solicitou à ENGEFER o estudo de alternativas de traçado do anel ferroviário para o transporte de carga, ante

a intensa ocupação urbana de Belo Horizonte.

Os estudos acima citados já foram iniciados pela ENGEFER e se desenvolvem em regime de urgência.

ANEL FERROVIÁRIO DE SÃO PAULO

No decorrer de 1979, não foram previstos recursos nem dada prioridade para o projeto do Anel Ferroviário de São Paulo.

Em consequência, as atividades nesse trecho ferroviário se restringiram ao andamento normal dos processos de desapropriação face à homologação dos pedidos de desistência formulados nas ações expropriatórias visando o levantamento de importâncias depositadas.

SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

- Previsão de Recursos

  A previsão dos recursos destinados à ENGEFER, em 1979, para a construção da Ferrovia do Aço, alcançava, inicialmente, o valor de Cr$ 2 bilhões.

  Posteriormente, após a decisão de abril sobre a malha do Triângulo Econômico, esse valor foi alterado para Cr$ 5.450 milhões dos quais Cr$ 2 bilhões oriundos do FND e o restante, proveniente de empréstimo externo.

- Recebimento de Recursos

  Foram recebidos, em 1979, Cr$ 3.750 milhões, que tiveram as seguintes origens:

  . Cr$ 200 milhões, do FND, relativos a 1978;

  . Cr$ 1.400 milhões, do FND, referentes a 1979;

  . Cr$ 2.150 milhões, da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, em decorrência de contrato de repasse de empréstimo, em moeda estrangeira, firmado entre essa entidade e a RFFSA com a interveniência do Ministério dos Transportes e do BNH.

Tal operação possibilitou antecipar o recebimento, pela ENGEFER, dos recursos provenientes de empréstimo externo , transferido do BNH para a RFFSA, os quais, por força da legislação vigente, ficaram retidos no Banco Central.

- Compromissos referentes a Empresas de Consultoria e Construção que passaram para o exercício de 1980:

. Empresas de Consultoria	:	Cr$ 89 milhões
. Empresas de Construção	:	Cr$ 684 milhões
S O M A	:	Cr$ 773 milhões

- Aplicação dos recusos

Os recursos recebidos tiveram a seguinte aplicação:

. Ferrovia do Aço	:	Cr$ 3.738,4 milhões
. Curitiba-Paranaguá	:	Cr$ 22,5 milhões
. Celso Bueno-Araguari	:	Cr$ 3,2 milhões
. Guarapuava-Calcavel	:	Cr$ 0,3 milhões
S O M A	:	Cr$ 3.764,4 milhões

REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A. - AGEF

GENERALIDADES

O ano de 1979 transcorreu com reais preocupações para a Empresa, devido aos reflexos trazidos pelas frustrações seguidas das safras de trigo e café. Somente no final do ano puderam os Terminais Graneleiros iniciar suas atividades normais, recebendo milho e trigo. Convém assinalar o papel importante exercido pelo Terminal de Curitiba durante a importação de milho, quando proporcionou à Superintendência Regional de Curitiba (RFFSA) a possibilidade de constituição de trens diretos de Paranaguá a Curitiba e vice-versa.

A região mais afetada pelas reduções de produção foi o Paraná, tendo a AGEF que desativar algumas unidades, ficando na expectativa das próximas safras agrícolas.

Por outro lado, a Superintendência de São Paulo e o Escritório de Goiás superaram as previsões operacionais, apresentando suas unidades elevados índices de ocupação.

Marcaram sobremodo as atividades da AGEF a conclusão dos Armazéns Graneleiros de Rio Grande, que iniciaram suas operações recebendo e armazenando trigo nacional, a instalação da Superintendência Regional de Minas Gerais com objetivo de operar minério, calcário e produtos siderúrgicos e o início de instalação do Terminal Ferroviário Alfandegado de Uruguaiana.

O resultado do exercício não pôde infelizmente apresentar-se da forma como seria desejada; a receita foi limitada pelas dificuldades de produção e a despesa sofreu impactos, resultantes de reajustamentos salariais, do saldo negativo da correção monetária contábil e de aumentos de frentes de trabalho que requereram investimentos financeiros.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

O ano de 1979, na área operacional, foi caracterizado pela ampliação das frentes de trabalho, início de novas atividades e expansão da área armazenadora.

Como ampliação das frentes de trabalho citam-se a criação da Su

perintendência Regional de Belo Horizonte do Pátio Alfandegado de Uruguaiana bem como a conclusão da construção do Armazém Graneleiro de Rio Grande, como já

Assim, os Estados de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul, onde a AGEF não mantinha até 1978 qualquer atividade, foram aqueles aos quais a Empresa dedicou a maior parcela de investimentos, por terem sido julgados de segura viabilidade técnico-econômica.

As novas atividades incluiram, portanto, no Rio Grande do Sul, à operação nas frentes de trabalho abertas e em Minas Gerais a instalação da nova Superintendência e o preparo do pátio de Matosinhos, que passará a operar como regulador da distribuição de minério de ferro para as indústrias de gusa da região, e de carvão para o abastecimento das indústrias cimenteiras. Em Cachoeiro do Itapemirim foi instalado pela Superintendência Regional de São Paulo um posto de transbordo para vagão, de milho importado chegado pelo porto de Vitória.

E, finalmente, como terceiro fato significativo que marcou a atividade da AGEF em 1979 na área operacional, vem a expansão da sua área armazenadora que teve um aumento de 16.300 m^2 e que permitirá o armazenamento de mais 62.300 t de produtos.

Essa ampliação se deu nas seguintes cidades:

- Rio Grande

  Conclusão do armazém graneleiro com 9.664 m^2, capacidade para 48.000 t e possibilidade de descarga de 5 vagões ao mesmo tempo na moega ferroviária; pode receber 500 t/h e expedir,via correias transportadoras do porto 1.500 t/h.

- Uruguaiana

  Anexo ao Pátio Alfandegado foi cedido à AGEF pela Superintendência Regional de Porto Alegre (RFFSA) um armazém de 1.112m^2 que deverá funcionar tanto como armazém geral como armazém alfandegado.

- Goiânia

  Por cessão da Superintendência Regional de Belo Horizonte (RFFSA) um armazém com capacidade para 3.840 t e um depósito com 1.300 m^2 com capacidade para 30.000 sacos.

- Anápolis

Alugados dois armazéns com capacidade para 79.800 sacos.

Por outro lado, cumpre observar que 6 armazéns da região norte do Paraná foram desativados temporariamente, sendo que 3 deles foram alugados para cooperativas locais. Tão logo à região volte a apresentar produção que justifique os armazéns serão reativados.

Estudos e pesquisas realizados junto a clientes e Unidades Regionais da Empresa revelaram que a demanda para a armazenagem de granéis, cresce dia a dia e que os armazéns convencionais tornam-se obsoletos à medida em que novas técnicas vão surgindo. Por este motivo a AGEF está empenhada em programar para os próximos anos construção de armazéns graneleiros ligados aos terminais ferroviários localizados nas zonas de maior produção agrícola.

Os principais resultados operacionais da Empresa no exercício de 1979 são apresentados nos itens que se seguem.

- Movimentação de mercadorias

O quadro abaixo mostra a movimentação de mercadorias em 1979 comparada ao movimento de 1978.

	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1978	1979	%	1978	1979	%
SÃO PAULO	49.990	42.300	- 15	590*	695*	+ 18
PARANÁ	1.476	1.198	- 19	485*	525*	+ 8
GOIÁS	880	1.030	+ 17	49	57	+ 16
CEARÁ	130	151	+ 16	7	8	+ 14
T O T A L	52.476	44.679	- 15	1.131	1.285	+ 14

* Inclusive a movimentação nos Terminais Graneleiros.

- Taxa de ocupação

Nos armazéns convencionais e terminais graneleiros a taxa de ocupação em 1979 comparada à do ano de 1978 foi a seguinte:

	TAXA DE OCUPAÇÃO(%)	
	1978	1979
ARMAZÉNS CONVENCIONAIS		
SÃO PAULO	77	75
PARANÁ	27	19
GOIÁS	100	81
CEARÁ	53	72
TERMINAIS GRANELEIROS		
SÃO PAULO	28	35
PARANÁ	53	64

O fracasso ainda em 1979, das safras agrícolas de soja, trigo, café e algodão continuou influenciando os resultados dos armazéns convencionais do Paraná (taxa de ocupação muito baixa). O principal produto estocado nesses armazéns sempre foi o café ensacado, e no ano de 1979, devido às geadas, a produção desse grão foi reduzida para 2.300 mil sacas.

Com respeito aos índices dos terminais graneleiros, considerados muito aquém do desejável, cumpre observar que os mesmos ressentiram-se em 1979 da quebra de safra do trigo principalmente no Estado do Rio Grande do Sul pois a previsão inicial de 2.400 mil toneladas foi reduzida para 700.000 t.

- Movimentação Rodoferroviária

Em 1979 acompanhando a tendência já verificada em 1978, houve um acréscimo do número de vagões operados nos armazéns ou locais de transbordo da AGEF. A seguir o demonstrativo da quantidade de veículos operados no movimento de carga e descarga em 1979.

Número de veículos

ARMAZÉNS	VAGÕES	CAMINHÕES	TOTAL
SÃO PAULO	7.190	31.955	39.145
PARANÁ	4.703	16.776	21.479
GOIÁS	413	3.084	3.497
CEARÁ	-	518	518
T O T A L	12.306	52.333	64.639

O número de vagões operados representa 19% do total (vagões + caminhões).

Em toneladas movimentadas, a participação pelos modos ferroviários e rodoviários está demonstrada no quadro abaixo:

	FERROVIA			RODOVIA			TOTAL		
	1978	1979	%	1978	1979	%	1978	1979	%
ARMAZÉNS CONVENCIONAIS	168	270	+ 61	423	461	+ 9	591	731	+ 24
SÃO PAULO	123	207	+ 68	257	271	+ 5	380	478	+ 26
PARANÁ	32	52	+ 63	123	136	+ 11	155	188	+ 21
GOIÁS	6	11	+ 83	43	46	+ 7	49	57	+ 16
CEARÁ	7	-	-	-	8	-	7	8	+ 14
GRANELEIROS	266	313	+ 18	274	241	- 12	540	554	+ 3
SÃO PAULO	100	135	+ 35	110	82	- 25	210	217	+ 3
PARANÁ	166	178	+ 7	164	159	- 3	330	337	+ 2
T O T A L	434	583	+ 34	697	702	+ 1	1.131	1.285	+ 14

CONTA DE RESULTADO

	Cr$ 10^3
Receita Total do Exercício	155.243
Despesa Total	123.199
Lucro Líquido a Distribuir	32.044
Menos: Fundo de Reserva Legal e Provisões para Imposto de Renda e Pessoal Conta Participação nos Lucros ...	15.901
Saldo à disposição da Assembléia	16.143
Percentual do Lucro Líquido sobre o Capital Social	18,7%
Evolução da Receita Total em Relação ao Exercício de 1978	34,6%
Evolução da Despesa Total em Relação ao Exercício de 1978	50,6%

INVESTIMENTOS

No ano de 1979 foi investida a importância de Cr$ 81.967 mil , sendo Cr$ 63.070 mil, referente ao suprimento feito pela RFFSA para aplicação nas obras do Graneleiro do Rio Grande, a ser incorporado, futuramente, ao Capital Social da AGEF e a importância de Cr$ 18.897 mil, de recursos próprios.

A AGEF dispendeu o montante de Cr$ 6.946 mil, correspondente às obrigações assumidas com o Banco do Brasil S/A., sendo Cr$ 3.318 mil de amortização e Cr$ 3.628 mil de juros e correção monetária sobre dois empréstimos da linha PRONAZEM (Programa Nacional de Armazenagem) e um da linha PASEP, recursos utilizados na construção dos Graneleiros de São Paulo e Curitiba.

Os investimentos realizados se referem:

- à construção dos Armazéns Graneleiros do Porto de Rio Grande;
- ao início da instalação da Superintendência de Minas Gerais;
- ao início da instalação da Filial de Uruguaiana;
- às instalações em Cachoeiro de Itapemirim para operações de transbordo;
- à aquisição de veículo para o Escri ́rio Regional de Goiás face à ampliação das atividades administra as e operacionais;
- à aquisição de móveis, utensílios e máquinas de escritório em razão do desenvolvimento das atividades dos Órgãos de Controle na Administração Central e para as atividades das novas unidades.

SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

Índices Comparativos	1 9 7 8	1 9 7 9
Rentabilidade	62,6 %	18,7 %
Relação Patrimônio/Dívidas	13,9 %	8,3 %
Solvência	2,9 %	2,6 %
Imobilização	79,6 %	86,0 %

Observa-se que os índices acima permaneceram relativamente estáveis com exceção do referente à Rentabilidade que sofreu um decréscimo significativo, em relação ao ano anterior, motivado, principalmente, pela elevação do Capital Social de Cr$ 53.536.594,00 para Cr$ 171.080.083,00.

Ressalta-se que apesar dos vultosos encargos assumidos no exercício, atribuídos principalmente à construção dos Armazéns Graneleiros do Rio Grande, o índice de solvência manteve seu equilíbrio, confirmando a viabilidade dos empreendimentos até agora realizados.

A N E X O S

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇO PATRIMONIAL LEVANTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

A T I V O	
ATIVO CIRCULANTE	12.776.311.356,33
DISPONIBILIDADES	831.789.337,97
Bens Numerários	113.202.037,41
Bancos c/Movimento	718.587.300,56
DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE	11.866.760.863,78
CRÉDITOS DE CLIENTES	3.441.503.224,13
Contas a Receber	3.250.899.853,10
Títulos a Receber	190.603.371,03
OUTROS CRÉDITOS	1.305.752.933,03
Valores e Títulos a Receber (Nota 3)	1.305.752.933,03
ESTOQUES	7.119.504.706,62
Materiais nos Almoxarifados	4.640.847.097,20
Produtos em Processo de Fabricação	49.733.925,31
Material em Trânsito	2.428.923.684,11
APLICAÇÃO OE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE	77.761.154,58
Despesas Pagas Antecipadamente	77.761.154,58
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	2.343.516.616,79
F.G.T.S. não Optantes	318.602.916,56
Depositários e Valores p/Fins Especiais Diversos (Nota 4)	472.291.904,93
Valores Oiferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos (Nota 5)	1.297.856.421,87
Outros Créditos (Nota 6)	254.765.373,43
ATIVO PERMANENTE	442.728.854.110,94
INVESTIMENTOS	462.283.112,20
Investimentos em Empresas Subsidiárias (Nota 7)	441.250.300,49
Investimentos em outras Empresas	21.032.811,71
ATIVO IMOBILIZADO	442.266.570.998,74
Imobilizações Técnicas (Nota 8)	442.266.570.998,74
T O T A L	457.848.682.084,06

P A S S I V O	
PASSIVO CIRCULANTE	22.754.671.643,19
Fornecedores e Empreiteiros	6.218.286.352,48
Instituições Financeiras (Nota 9)	13.532.135.405,63
Pessoal a Pagar	5.950.519,24
Encargos Sociais	331.109.172,39
Credores por Oepósitos, Cauções e Serviços (Nota 10)	2.540.966.072,51
F.G.T.S. a Liquidar	126.224.120,94
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	81.199.441.795,13
Instituições Financeiras (Nota 9)	78.442.495.936,18
F.G.T.S. não Optantes	318.602.916,56
Outras Obrigações (Nota 11)	2.438.342.942,39
RESULTADOS OE EXERCÍCIOS FUTUROS	19.563,00
Receitas de Exercícios Futuros	19.563,00
PATRIMÔNIO LÍQUIOO	353.894.549.082,74
Capital Integralizado (Nota 12)	54.682.697.014,00
Reservas de Capital	91.275.917.269,49
Reserva de Reavaliação (Nota 13)	227.694.929.856,88
Saldo Oevedor Acumulado	(19.758.995.057,63)
T O T A L	457.848.682.084,06

As notas explicativas da Oiretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
OIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

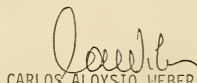
WALOYR CID MARTINEZ
CHEFE DA OIVISÃO DE CONTADORIA
CONTAOOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DO DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIOENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

II - DEMONSTRAÇÃO DOS PREJUÍZOS ACUMULADOS REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES		(4.862.317.198,59)
CORREÇÃO MONETÁRIA DE PREJUÍZOS ANTERIORES		(2.294.499.451,79)
SUBVENÇÕES ECONÔMICAS	11.435.227.000,00	
MENOS:-ENCARGOS DOS P. PÚBLICOS	(2.030.000.000,00)	9.405.227.000,00
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		(21.825.144.070,69)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES		(182.261.336,56)
SALDO DEVEDOR ACUMULADO NO FIM DO PERÍODO		(19.758.995.057,63)

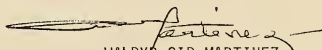
As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

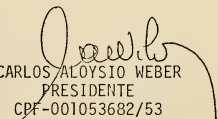
PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT. CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

III - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO LÍQUIDO REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS	17.312.564.906,94
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS (Inclusive CR$ 4.903.967.646,72 de Depreciação)	(25.350.322.273,57)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	(8.037.757.366,63)
DESPESAS OPERACIONAIS	
Despesas com as Vendas	(213.580.888,31)
Despesas Gerais e Administrativas	(5.274.351.397,61)
Outras Despesas Operacionais	(352.786.852,32)
TOTAL DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(5.840.719.138,24)
RESULTADO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES	(13.878.476.504,87)
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	
Resultado da Correção Monetária do Balanço	18.052.183.654,86
Outras Receitas não Operacionais	289.932.838,91
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	
Correção Monetária e Cambial de Contratos e Empréstimos	(26.126.444.029,79)
Outras Despesas não Operacionais	(162.340.029,80)
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(21.825.144.070,69)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9

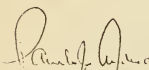
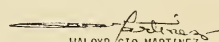
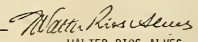
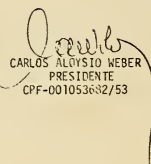
WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT. CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

IV - DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

1 - ORIGENS DE RECURSOS		
1.1 - Variação do Saldo Devedor no fim do Exercício		
1.1.1 - Prejuízos em 1979	19.758.995.057,63	
1.1.2 - Prejuízos em 1978	(4.862.317.198,59)	(14.896.677.859,04)
1.2 - Variação dos Resultados de Exercícios Futuros		(2.358.556,84)
1.3 - Contribuições para Reserva de Capital		61.400.776.115,38
1.4 - Reservas de Avaliação		227.694.929.856,88
1.5 - Recursos Originários		
1.5.1 - Do aumento do Exigível a Longo Prazo		39.763.482.965,85
TOTAL		313.960.152.522,23
2 - APLICAÇÕES DE RECURSOS		
2.1 - Aquisição de Direito do Ativo Imobilizado		86.203.033.150,88
2.2 - Variação por Reavaliação do Imobilizado		227.694.929.856,88
2.3 - Aumento de Aplicação no:		
2.3.1 - Ativo Realizável a Longo Prazo	37.151.073,03	
2.3.2 - Investimentos	80.546.912,83	117.697.985,86
2.4 - Redução do Passivo Exigível a Longo Prazo		34.093.032,22
TOTAL		314.049.754.025,84
3 - REDUÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO		(89.601.503,61)
TOTAL GERAL		313.960.152.522,23

4 - DEMONSTRAÇÃO DA VARIAÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO

COMPONENTES	INÍCIO DO EXERCÍCIO	FIM DO EXERCÍCIO	VARIAÇÃO (+/-)
4.1 - Ativo Circulante	7.917.821.942,04	12.776.311.356,33	4.858.489.414,29
4.2 - Passivo Circulante	17.806.580.725,29	22.754.671.643,19	4.948.090.917,90
Capital Circulante Líquido	9.888.758.783,25	9.978.360.286,86	(89.601.503,61)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

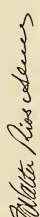
PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DESPESA REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

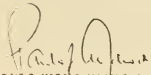
RECEITA	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL	DESPESA	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
1-RECEITAS			2-DESPESAS DA DIREÇÃO ADMINISTRATIVA		4.216.875.985,99
Receitas dos Transportes Ferroviários	15.795.263.718,68		3-DESPESAS GERAIS		1.057.475.411,62
Receitas dos Transportes Não Ferroviários	250.411.798,79		4-DESPESAS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO		
Receitas Acessórias dos Transportes	122.484.430,80				
Aluguéis,Arrendamentos e Concessões	190.712.511,93				
Receitas Financeiras	216.557.414,16		Via Permanente,Edifícios e Instalações	5.542.759.155,95	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem Localização de Despesas	271.911.543,35		Eletrotécnica	893.714.782,08	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com Localização de Despesas	158.286.422,55		Equipamento de Transporte	3.910.819.764,18	
Ressarcimentos dos Poderes Públicos	152.972.780,15		Demolições e Desmontagens de Equipamentos e Instalações	20.924.153,77	
Receitas de Serviços Anexos	17.698.830,39				
Receitas Eventuais	57.087.753,14		Depreciação e Anuidade de Renovação	4.903.967.646,72	15.272.185.502,70
Receitas de Transportes em Serviços Internos	73.177.703,00	17.312.564.906,94			
RESULTADO OPERACIONAL		13.878.476.504,87	5-DESPESAS DE OPERAÇÕES		
			Comercial	213.580.888,31	
			Transportes	8.329.735.466,80	8.543.316.355,11
			6-DESPESAS ESTRANHAS AOS TRANSPORTES		352.786.852,32
			7-DESPESAS A REPARTIR		1.748.401.304,07
TOTAL		31.191.041.411,81	TOTAL		31.191.041.411,81

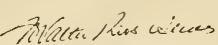
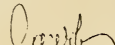
As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARÇOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356-87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647-68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DO DEPTº GERAL DE CENTRALIZAÇÃO CONTÁBIL
CPF-086782357-72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682-53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

RESULTADO DAS CONTAS DE FUNDOS E PROVISÕES REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

CONTAS	NOMENCLATURAS E SUBCONTAS	CR$
05320	FUNDO DE DEPRECIAÇÃO	26.378.287.519,65
05330	RECURSOS ESPECIAIS PARA INVESTIMENTOS	
	01 - Valor Original	
	01.1 - Convênio com a Portobrás	869.479.275,20
	02 - Correção Monetária	687.077.933,29
	TOTAL	1.556.557.208,49
05370	FUNDOS CONSTITUÍDOS COM RECURSOS EXTERNOS	
	01 - Valor Original	
	01.1 - Para Aumento de Capital	
	01.1.1 - Fundo Federal para o Desenvolvimento Ferroviário	13.609.638.163,43
	01.1.2 - Orçamento da União	290.855.212,84
	01.1.4 - Instituto Brasileiro do Café	17.903.678,52
	01.1.5 - Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos - FDTU	1.159.415.228,45
	01.1.6 - Fundo de Desenvolvimento FDAE	80.741.000,00
	01.1.7 - Conselho Nacional do Petróleo	62.000.000,00
	01.1.8 - Convênio RFFSA/FURNAS, para Construção do Trecho ARAGUARI-GOIANDIRA	265.825.559,40
	01.1.9 - Tesouro Nacional	8.547.398.669,41
	SUBTOTAL	24.033.777.512,05
	01.2 - Fundo Acôrdo RFFSA-SENAI	
	01.2.1 - Bens de Investimentos	46.784.549,76
	SUBTOTAL	46.784.549,76
	01.3 - Outros Fundos	
	01.3.1 - Tesouro Nacional-Crédito por Dívidas Externas Encampadas	592.197.158,87
	SUBTOTAL	592.197.158,87
	02 - Correção Monetária	8.262.897.611,12
	TOTAL	32.935.656.831,80
05380	FUNDOS CONSTITUÍDOS COM RECURSOS PRÓPRIOS	
	01 - Valor Original	
	01.1 - Fundo para Investimentos	
	01.1.1 - Venda de Bens Móveis e Imóveis	323.068.921,62
	01.1.2 - Fundo para Renovação de Pedreiras	1.450.012,73
	01.1.4 - Investimento por Conta do Fundo Social	1.809.194,81
	SUBTOTAL	326.328.129,16
	02 - Correção Monetária	55.945.605,30
	TOTAL	382.273.734,46

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES PATRIMONIAIS REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979

EM MILHÕES DE CRUZEIROS

DISCRIMINAÇÃO	CAPITAL	RESERVAS DE CAPITAL								RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
		VARIAÇÃO PATRIMON. POSITIVA	LEGAL	CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	FUNDO ESPECIAL PARA INVESTIMENTOS	RESERVA DE REAVALIAÇÃO	FUNDO DE RECURSOS EXTERNOS	FUNDO DE RECURSOS PRÓPRIOS	TOTAL		
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978	54.683	-	3	19.815	950	-	8.773	334	29.875	(4.862)	79.696
Ajustes de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(182)	(182)
Saldo Ajustado em 31.12.78	54.683	-	3	19.815	950	-	8.773	334	29.875	(5.044)	79.514
Correção Monetária do Exercício	-	-	2	35.154	459	-	7.117	31	42.763	(2.294)	40.469
Recursos Provenientes do Convênio RFFSA/PORTOBRÁS	-	-	-	-	147	-	-	-	147	-	147
Fundo Constituído por Venda de Ativo, para projeto de Assistência Social	-	-	-	-	-	-	-	42	42	-	42
Reclassificações para:											
Resultado de Lucros e Perdas	-	-	-	-	-	-	-	(25)	(25)	-	(25)
Aumento de Capital:											
Recursos do Imposto Único e Orçamento da União	-	-	-	-	-	-	17.046	-	17.046	-	17.046
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(21.825)	(21.825)
Subvenção do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.405	9.405
Superveniências para Aumento de Capital	-	1.427	-	-	-	-	-	-	1.427	-	1.427
Reavaliação do Imobilizado	-	-	-	-	-	227.695	-	-	227.695	-	227.695
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979	54.683	1.427	5	54.969	1.556	227.695	32.936	382	318.970	(19.758)	353.895

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENTRAL. CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇOS PATRIMONIAIS LEVANTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978 E 1979

ATIVO	1978	1979
ATIVO CIRCULANTE	7.917.821.942,04	12.776.311.356,33
DISPONIBILIDADES	1.000.316.610,86	831.789.337,97
Bens Numerários	30.407.591,79	113.202.037,41
Bancos c/Movimento	969.909.019,07	718.587.300,56
DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE	6.862.186.598,65	11.866.760.863,78
CRÉDITOS DE CLIENTES	1.513.935.612,66	3.441.503.224,13
Contas a Receber	1.414.303.892,21	3.250.899.853,10
Títulos a Receber	99.631.720,45	190.603.371,03
OUTROS CRÉDITOS	350.935.643,50	1.305.752.933,03
Valores e Títulos a Receber (Nota 3)	350.935.643,50	1.305.752.933,03
ESTOQUES	4.997.315.342,49	7.119.504.706,62
Materiais nos Almoxarifados	3.096.736.572,86	4.640.847.097,20
Produtos em Processo de Fabricação	181.477.748,11	49.733.925,31
Material em Trânsito	1.719.101.021,52	2.428.923.684,11
APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE	55.318.732,53	77.761.154,58
Despesas pagas Antecipadamente	55.318.732,53	77.761.154,58
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	2.306.365.543,76	2.343.516.616,79
F.G.T.S. não Optantes	215.880.169,36	318.602.916,56
Depositários e Valores para Fins Especiais Diversos - (Nota 4)	687.933.879,94	472.291.904,93
Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos - (Nota 5)	1.354.565.919,68	1.297.856.421,87
Outros Créditos (Nota 6)	47.985.574,78	254.765.373,43
ATIVO PERMANENTE	128.750.344.190,35	442.728.854.110,94
INVESTIMENTOS	381.736.199,37	462.283.112,20
Investimentos em Empresas Subsidiárias (Nota 7)	371.898.748,79	441.250.300,49
Investimentos em Outras Empresas	9.837.450,58	21.032.811,71
ATIVO IMOBILIZADO	128.368.607.990,98	442.266.570.998,74
Imobilizações Técnicas - (Nota 8)	128.368.607.990,98	442.266.570.998,74
TOTAL	138.974.531.676,15	457.848.682.084,06

PASSIVO	1978	1979
PASSIVO CIRCULANTE	17.806.580.725,29	22.754.671.643,19
Fornecedores e Empreiteiros	4.568.058.934,47	6.218.286.352,48
Instituições Financeiras (Nota 9)	11.147.891.770,19	13.532.135.405,63
Pessoal a Pagar	196.358.066,04	5.950.519,24
Encargos Sociais	161.708.852,55	331.109.172,39
Credores por Depósitos, Cauções e Serviços (Nota 10)	1.674.107.211,41	2.540.966.072,51
F.G.T.S. a Liquidar	58.455.890,63	126.224.120,94
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	41.470.051.861,50	81.199.441.795,13
Instituições Financeiras (Nota 9)	38.781.735.717,53	78.442.495.936,18
F.G.T.S. não Optantes	215.880.169,36	318.602.916,56
Outras Obrigações (Nota 11)	2.472.435.974,61	2.438.342.942,39
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	2.378.119,84	19.563,00
Receitas de Exercícios Futuros	2.378.119,84	19.563,00
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	79.695.520.969,52	353.894.549.082,74
Capital Integralizado (Nota 12)	54.682.697.014,00	54.682.697.014,00
Reserva de Capital	29.875.141.154,11	91.275.917.269,49
Reserva de Reavaliação (Nota 13)	-	227.694.929.856,88
Saldo Devedor Acumulado	(4.862.317.198,59)	(19.758.995.057,63)
TOTAL	138.974.531.676,15	457.848.682.084,06

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALOYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

II - DEMONSTRAÇÃO DOS PREJUÍZOS ACUMULADOS REFERENTE AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978 e 1979

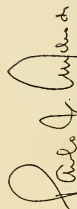
	1978	1979
PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	-	(4.862.317.198,59)
CORREÇÃO MONETÁRIA DE PREJUÍZOS ANTERIORES	-	(2.294.499.451,79)
SUBVENÇÕES ECONÔMICAS	10.253.457.000,00	11.435.227.000,00
MENOS: - ENCARGOS DOS PODERES PÚBLICOS	(1.674.342.455,87)	(2.030.000.000,00)
	8.579.114.544,13	9.405.227.000,00
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(12.017.679.805,69)	(21.825.144.070,69)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(1.423.751.937,03)	(182.261.336,56)
SALDO DEVEDOR ACUMULADO NO FIM DO PERÍODO	(4.862.317.198,59)	(19.758.995.057,63)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

III - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS LÍQUIDOS REFERENTE AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978 e 1979

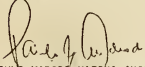
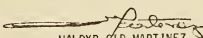
	1978	1979
RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS	9.858.188.923,95	17.312.564.906,94
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS	(15.390.519.643,79)	(25.350.322.273,57)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	(5.532.330.719,84)	(8.037.757.366,63)
DESPESAS OPERACIONAIS		
Despesas com as Vendas	(114.240.554,24)	(213.580.888,31)
Despesas Gerais e Administrativas	(3.425.649.248,07)	(5.274.351.397,61)
Outras Despesas Operacionais	(100.283.017,65)	(352.786.852,32)
TOTAL DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(3.640.172.819,96)	(5.840.719.138,24)
RESULTADO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES	(9.172.503.539,80)	(13.878.476.504,87)
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS		
Resultado da Correção Monetária do Balanço	8.705.588.406,15	18.052.183.654,86
Outras Receitas não Operacionais	63.070.554,07	289.932.838,91
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS		
Correção Monetária e Cambial de Contratos e Empréstimos	(11.486.036.093,72)	(26.126.444.029,79)
Outras Despesas não Operacionais	(127.799.132,39)	(162.340.029,80)
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(12.017.679.805,69)	(21.825.144.070,69)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS REFERENTE AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978 E 1979

	1978	1979
1 - ORIGENS DE RECURSOS		
1.1 - Variação do Saldo Devedor no Fim do Exercício	(1.821.515.728,38)	(14.896.677.859,04)
1.2 - Variação dos Resultados de Exercícios Futuros	(30.126.252,13)	(2.358.556,84)
1.3 - Contribuições para Reserva de Capital	22.406.444.442,15	61.400.776.115,38
1.4 - Reservas de Avaliação	-	227.694.929.856,88
1.5 - Recursos Originários		
1.5.1 - Do aumento do Exigível a Longo Prazo	8.781.758.219,32	39.763.482.965,85
1.5.2 - Da redução do Ativo Realizável a Longo Prazo	4.332.033.010,76	-
1.5.3 - Da alienação de Investimentos	14.799,00	-
1.6 - Redução do Fundo de Correção Monetária do Ativo Imobilizado	(28.973.493.428,77)	-
1.7 - Variação do Fundo de Depreciação	8.360.610.595,95	-
1.8 - Realização do Capital Social	45.809.593.128,00	-
T O T A L	58.865.318.785,90	313.960.152.522,23
2 - APLICAÇÕES DE RECURSOS		
2.1 - Aquisição de Direito do Ativo Imobilizado	66.402.851.064,36	86.203.033.150,88
2.2 - Variação por Reavaliação do Imobilizado	-	227.694.929.856,88
2.3 - Aumento de Aplicação no:		
2.3.1 - Ativo Realizável a Longo Prazo	553.977.390,16	37.151.073,03
2.3.2 - Investimentos	272.336.646,72	80.546.912,83
2.4 - Redução do Passivo Exigível a Longo Prazo	219.647.224,72	34.093.032,22
T O T A L	67.448.812.325,96	314.049.754.025,84
3 - REDUÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	(8.583.493.540,06)	(89.601.503,61)
T O T A L G E R A L	58.865.318.785,90	313.960.152.522,23
4 - DEMONSTRAÇÃO DA VARIAÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO		
C O M P O N E N T E S		
4.1 - Ativo Circulante	2.146.442.322,94	4.858.489.414,29
4.2 - Passivo Circulante	(10.729.935.863,00)	(4.948.090.917,90)
Capital Circulante Líquido	(8.583.493.540,06)	(89.601.503,61)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-00348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANONIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES PATRIMONIAIS REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978/1979

EM MILHÕES DE CRUZEIROS

DISCRIMINAÇÃO	CAPITAL	RESERVAS DE CAPITAL									RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
		CORREÇÃO MONETÁRIA	VARIAÇÃO PATRIMON. POSITIVA	LEGAL	CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	FUNDO ESPECIAL PARA INVESTIMENTOS	RESERVA DE REAVALIAÇÃO	FUNDO DE RECURSOS EXTERNOS	FUNDO DE RECURSOS PRÓPRIOS	TOTAL		
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1977	8.873	28.973	-	2	-	597	-	6.054	815	36.441	(3.041)	42.273
Correção Monetária Especial	-	14.875	-	-	-	-	-	-	-	14.875	-	14.875
Retificações de Exercícios Anteriores	-	(18)	-	-	-	-	-	-	-	(18)	(1.424)	(1.442)
Saldos Retificados	8.873	43.830	-	2	-	597	-	6.054	815	51.298	(4.465)	55.706
Correção Monetária do Exercício	-	-	-	1	19.815	229	-	1.146	25	21.216	-	21.216
Compensação de Prejuízos Acumulados	-	(3.041)	-	-	-	-	-	-	-	(3.041)	3.041	-
Recursos Provenientes do Convênio RFFSA/PORTOBRÁS	-	-	-	-	-	131	-	-	-	131	-	131
Recursos Recebidos	-	-	-	-	-	-	-	6.596	-	6.596	-	6.596
Fundo Constituído por Venda de Ativo, para Projeto de Assistência Social	-	-	-	-	-	-	-	-	683	683	-	683
Reclassificações para:												
Passivo Exigível a Longo Prazo	-	-	-	-	-	(7)	-	(2)	(1.189)	(1.198)	-	(1.198)
Aumento de Capital:												
Recursos do Imposto Único e Orçamento da União	5.021	-	-	-	-	-	-	(5.021)	-	(5.021)	-	-
Correção Monetária	40.789	(40.789)	-	-	-	-	-	-	-	(40.789)	-	-
Resultado do exercício após a Subvenção	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3.438)	(3.438)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1978	54.683	-	-	3	19.815	950	-	8.773	334	29.875	(4.862)	79.696
Ajustes de Exercícios Anteriores (Nota 14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(182)	(182)
Saldo Ajustado em 31 dezembro de 1978	54.683	-	-	3	19.815	950	-	8.773	334	29.875	(5.044)	79.514
Correção Monetária do Exercício	-	-	-	2	35.154	459	-	7.117	31	42.763	(2.294)	40.469
Recursos Provenientes do Convênio RFFSA/PORTOBRÁS	-	-	-	-	-	147	-	-	-	147	-	147
Fundo Constituído por Venda de Ativo, para Projeto de Assistência Social	-	-	-	-	-	-	-	-	42	42	-	42
Reclassificações para:												
Resultado de Lucros e Perdas	-	-	-	-	-	-	-	-	(25)	(25)	-	(25)
Aumento de Capital:												
Recursos do Imposto Único e Orçamento da União	-	-	-	-	-	-	-	17.046	-	17.046	-	17.046
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(21.825)	(21.825)
Subvenção do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.405	9.405
Superveniências para Aumento de Capital	-	-	1.427	-	-	-	-	-	-	1.427	-	1.427
Reavaliação do Imobilizado	-	-	-	-	-	-	227.695	-	-	227.695	-	227.695
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979	54.683	-	1.427	5	54.969	1.556	227.695	32.936	382	318.970	(19.758)	353.895

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações contábeis

PAULO [illegible] ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-[illegible]/87

WALTER CID MARTINS
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENTR. CONTÁBIL
CPF-000782357/72

CARLOS [illegible] WEBER
PRESIDENTE
CPF-001035032/53

NOTAS EXPLICATIVAS DA DIRETORIA ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

DE 31 DE DEZEMBRO DE 1978 e 1979

1. PRÁTICAS CONTÁBEIS

Na preparação e apresentação das demonstrações contábeis são observados os dispositivos da legislação para sociedades por ações e tributária e as diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes.

As principais práticas contábeis adotadas são as seguintes:

a) Apresentação das contas:

Valores realizáveis e exigíveis no curso do exercício social subsequente, são classificados, respectivamente, no ativo e passivo circulantes.

b) Estoques:

Compostos principalmente de materiais nos almoxarifados destinados à manutenção, conservação e benfeitoria dos equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da Empresa, são demonstrados ao custo médio de aquisição ou produção, inferior ao valor de mercado.

c) Ativo Imobilizado:

Os principais bens componentes do ativo permanente imobilizado, exceto investimentos a incorporar, são demonstrados pelos seus valores de reposição e/ou de mercado, ajustados, quando aplicável, para refletirem o desgaste físico e obsoletismo. Conforme Laudo de Avaliação de peritos independentes datado de 14 de fevereiro de 1980 (Nota 2 - item "a"), esses valores foram apurados, através de tombamento físico e correspondente avaliação, desenvolvidos com base nas existências físicas em 31 de dezembro de 1977, atualizadas pelas movimentações (físicas e financeiras) ocorridas entre aquela data e 31 de dezembro de 1979 e pelo reconhecimento de quotas de depreciação e amortização e de correção monetária correspondentes ao mesmo período.

Os investimentos a incorporar, que representam gastos destinados à expansão e aquisição de bens do imobilizado, são demonstrados ao custo acrescido de correção monetária, adicionado de juros sobre financiamentos (item "e" abaixo) e da variação cambial especial (item "f" abaixo). Os demais bens estão avaliados ao custo corrigido monetariamente. Anteriormente a 1979, os bens adquiridos e incorporados até 1969 estavam demonstrados ao valor apurado pela avaliação resultante do tombamento patrimonial concluído em 1969 e contabilizado em 1975 e as aquisições e incorporações realizadas a partir de 1970 demonstradas ao custo. Os valores de avaliação e custo foram corrigidos monetariamente e acrescidos de juros sobre financiamentos (item "e" abaixo).

As depreciações e amortizações do imobilizado foram calculadas a partir de 1969 e até 31 de dezembro de 1979 (antes do registro contábil do tombamento físico e avaliação mencionados acima) pelo método linear, adotando-se as seguintes taxas anuais: Via Permanente, Edifícios, Dependências, Equipamentos, Máquinas e Ferramentas - 3,24%; Equipamento de Transporte Ferroviário e Outros Equipamentos de Transporte - 5,04% e Bens de Serviços Anexos - 1,80%. Não foi prática da Empresa depreciar os bens integrantes das contas de Móveis e Utensílios e de Máquinas e Equipamentos de Escritórios. Como resultado da nova avaliação, os saldos das depreciações acumuladas foram absorvidos pela variação registrada (Nota 2 - item "a") e, consequentemente, estudos para estabelecerem novas bases e critérios a serem adotados na depreciação dos bens estão sendo desenvolvidos.

Os gastos com reparos e manutenção são reconhecidos nos resultados quando incorridos.

d) Investimentos em empresas subsidiárias:

São demonstrados ao custo de aquisição acrescido do valor nominal de ações bonificadas recebidas e corrigidas monetariamente. Em 1978 esses investimentos eram avaliados pelo método da equivalência patrimonial (Nota 2 - item "c").

e) Juros sobre financiamentos:

Pelo fato de quase a totalidade dos recursos provenientes de operações de financiamentos ter sido aplicada em investimentos fixos,.os quais pelas características peculiares da indústria ferroviária, apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais dos financiamentos, os juros incorridos com as referidas operações financeiras são agregados, através de registro na conta de investimentos a incorporar, aos valores das imobilizações técnicas. A contabilização dos juros como valores adicionais aos custos dos respectivos bens adquiridos, permite sua amortização em função da vida útil - econômica dos bens e proporciona uma contraposição mais racional de custos e receitas, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes. Os juros capitalizados até 31 de dezembro de 1978 foram revertidos, através do reconhecimento da nova avaliação do ativo imobilizado (item "c" acima e Nota 2 - item "a").

f) Financiamentos em moeda estrangeira:

São refletidos às taxas de câmbio vigentes na data do balanço. As perdas de câmbio originadas dessas operações são debitadas ao resultado, com exceção da variação cambial especial (Nota 2 - item "b").

g) Subvenções econômicas:

As subvenções do Ministério dos Transportes à Empresa, para fazer face ao deficit da gestão, são registradas diretamente na conta de prejuízos acumulados.

2. MUDANÇAS NAS PRÁTICAS CONTÁBEIS

Em decorrência de nova disposição tributária e novas instruções do Ministério dos Transportes, ocorreram no exercício de 1979 as seguintes mudanças na aplicação de práticas contábeis:

a) Ativo imobilizado (Nota 1 item "c")

A Assembléia Geral Extraordinária de 14 de fevereiro de 1980 homologou o reconhecimento contábil, em 31 de dezembro de 1979, do tombamento físico e avaliação dos principais bens componentes do ativo imobilizado da Empresa, constantes do Laudo de Avaliação de Peritos Independentes, conforme mencionado na Nota 1 item "c" acima, no valor de Cr$ 373.165.640.377,00. A variação de Cr$ 227.694.929.856,88, obtida entre o valor atual levantado pelos peritos e o anteriormente demonstrado nos livros da Empresa (Cr$ 145.470.710.520,12), foi contabilizada como reserva de reavaliação para futuro aumento de capital.

b) Variação cambial especial (Nota 1 item "f")

Como facultado pelo Decreto-Lei 1733/79 e pela Instrução nº 8 da Comissão de Valores Mobiliários, a Empresa optou pelo acréscimo ao custo dos bens do imobilizado da parcela da perda cambial excedente à variação das ORTN's, no montante de Cr$. Cr$ 10.765.642.912,94.

c) Investimentos em empresas subsidiárias (Nota 1 item "d")

Em razão de ponderações constantes do relatório da Auditoria da IGF-MT sobre o Balanço de 1978 foi estornado a crédito dos resultados acumulados em 31 de dezembro de 1978, o valor de Cr$ 235.501.608,16, referente à equivalência patrimonial dos investimentos em empresas subsidiárias. Foi adotado o critério de correção monetária em ORTN, face os investimentos serem considerados irrelevantes.

3. VALORES E TÍTULOS A RECEBER

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1978	1979
	CR$	CR$
Títulos a Receber	23.218.228,54	252.052.396,51
União Federal	91.959.360,23	153.145.202,93
Estados e Municípios	9.692.684,44	13.667.953,96
Servidores e Responsáveis	1.074.642,94	1.214.263,85
Promitentes Compradores de Imóveis	84.748.429,51	26.989.279,05
Devedores por Antecipação de Pagamento	18.689.853,77	367.500.097,46
Empréstimo Compulsório p/Importação	-	480.527.660,00
Outros	121.552.444,07	10.656.079,27
	350.935.643,50	1.305.752.933,03

4. DEPÓSITOS E VALORES PARA FINS ESPECIAIS DIVERSOS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1978	1979
	Cr$	Cr$
Depositários de Fundos e Provisões Diversos	9.489.110,60	5.505.949,10
Valores para fins Especiais Diversos	678.444.769,34	466.785.955,83
	687.933.879,94	472.291.904,93

Valores para fins especiais diversos, estão constituídos principalmente por valores numerários em poder do sistema bancário para pagamento de fornecedores e empreiteiros.

5 - VALORES DIFERIDOS E PREJUÍZOS AMORTIZÁVEIS DIVERSOS

	31 de dezembro de	
	1978	1979
	CR$	CR$
Insuficiência de subvenção.	1.297.856.421,87	1.297.856.421,87
Outros	56.709.497,81	
	1.354.565.919,68	1.297.856.421,87

O Saldo de CR$ 1.297.856.421,87, refere-se à insuficiência de subvenção de exercícios anteriores a 1976, que a Empresa está pleiteando ser reembolsada em parte pela União Federal, através do seguinte encontro de contas:

	CR$
Insuficiência de subvenção	1.297.856.421,87
Contas a Pagar da RFFSA à União Federal......	- 592.197.158,87
Valor a ser absorvido pela RFFSA como despesa.	705.659.263,00

6. OUTROS CRÉDITOS

Inclui em 31 de dezembro de 1979 Cr$93.005.782,08 (1978 - Cr$ 25.845.386,10) referentes a depósitos de ações judiciais trabalhistas e ordinárias.

7. INVESTIMENTOS EM EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS

	31 de dezembro de	
	1978	1979
	Cr$	Cr$
Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF	267.441.469,19	353.547.170,82
Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. ENGEFER	104.457.279,60	87.703.129,67
	371.898.748,79	441.250.300,49

Em 31 de dezembro de 1978 e 1979, o investimento na ENGEFER inclui Cr$12.093.088,00 de capital a integralizar.

Estas empresas desenvolvem ramos de atividades operacionais de apoio às atividades da Rede Ferroviária Federal S.A., sendo que a ENGEFER é responsável pelo desenvolvimento de projetos e construções ferroviárias e a AGEF por uma rede de armazéns gerais para apoio de venda de fretes ferroviários.

8. IMOBILIZADO TÉCNICO

Discriminação das imobilizações técnicas:

	VALORES LÍQUIDOS	
	1978 (Nota 1(C))	1979
	CR$	CR$
Via Permanente, Edifícios e Instalações	66.930.939.166,58	312.447.664.323,00
Equipamentos de Transportes Ferroviário	39.265.432.254,51	54.821.037.341,22
Outros Equipamentos de Transportes	267.416.091,34	357.513.898,45
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	3.012.359.555,19	5.785.910.705,23
Bens de Serviços Anexos	1.022.648.697,74	1.677.428.098,00
Investimentos Diversos	92.055.036,84	54.780.681,82
Investimentos a Incorporar	31.672.469.595,32	67.122.235.951,02
SUBTOTAL	142.263.320.397,52	442.266.570.998,74
Depreciação e Amortização Acumuladas	13.894.712.406,54	-
TOTAL	128.368.607.990,98	442.266.570.998,74

Investimentos a incorporar é composto do seguinte:

	1978	1979
	CR$	CR$
Gastos com obras em andamento (custo corrigido)	26.516.476.514,46	51.460.490.164,43
Variação cambial especial (Nota 2-B)	-	10.765.642.912,94
Juros sobre financiamento (Nota 1-E)	5.155.993.080,86	4.896.102.873,65
	31.672.469.595,32	67.122.235.951,02

Os gastos com obras em andamento, em 31 de dezembro de 1979, foram excluídos do tombamento físico e avaliação, mencionados nas Notas 1 item "c" e 2 item "a", uma vez que estão em fase de análise para futu-

ros ajustes e reclassificações nas respectivas contas definitivas.

9. INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS

Discriminação em 31 de dezembro de 1979

FINANCIAMENTOS EM MOEDA NACIONAL	CR$ CIRCULANTE	CR$ LONGO PRAZO	VENCIMENTO
Banco do Brasil S.A.	-	9.631.602.547,27	1993
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico - BNDE	-	28.601.159.706,44	1993
Caixa Econômica Federal	2.150.000.000,00	9.093.642.322,59	1993
Petróleo Brasileiro S.A.	70.633.664,00	454.380.042,01	1983
Financiadora de Estudos e Projetos-FINEP	7.279.189,00	16.378.174,29	1983
Outros	-	5.004.953,80	DIV
Soma	2.227.912.853,00	47.802.167.746,40	
FINANCIAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA			
Banco do Brasil S.A.	3.610.743.414,58	12.141.590.764,95	1990
Brasilian American Merchant Bank	570.553.981,06	349.148.406,54	1981
Bank of America National Trust And Savings Association	74.581.054,32	466.401.503,89	1981
The First National Bank of Boston	57.052.250,64	204.670.904,80	1984
Bank of Montreal	87.631.600,00	266.593.846,12	1984
Citicorp Internacional Bank Limited	635.654.278,81	1.041.242.864,11	1982
Export Import Bank of the United States	406.813.581,51	1.065.771.594,29	1985
Ganz Mavag Locomotive Locomo.Car. Man. Mec. Engineers	49.481.807,00	60.317.642,22	1982
Internacional Bank for Reconstruction and Development	335.287.200,00	7.742.726.211,80	1999
Marubeni Corporation	49.749.114,18	242.321.276,48	1986
Material Y Construcciones Sociedade Anônima - Macosa	-	29.821.595,81	1982
Mecanoexportimport	475.312.606,25	1.017.516.975,00	1983
Manufactures Hanover Trust Company	102.849.886,89	-	1980
Mitsui & Co. Ltd.	57.888.053,40	214.724.292,64	1985
National Westminster Bank Limited	2.580.000.000,00	1.673.000.000,00	1981

- conclusão -

FINANCIAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA	CR$ CIRCULANTE	CR$ LONGO PRAZO	VENCIMENTO
N.M. Rothschild and Sons Limited	486.382.953.99	863.635.131,88	1991
Osterreichische Landerbank Aktiengesellchaft	23.160.658,97	46.098.101,47	1983
Pandrol Limited	24.350.860,37	52.571.295,51	1984
Rudnap Export Import	730.194.740,72	1.260.488.377,30	1984
The Bank of Tokio Trust Company	80.608.331,08	344.691.668,92	1985
The Chase Manhattan Bank N.A.	841.179.219,52	436.621.903,80	1983
Tamper-Canron Export Corporation	4.311.344,10	3.109.943,56	1981
P.H.Z. Stalexport	20.435.615,24	-	1980
Plasser & Theurer	-	391.409.099,52	1988
The Sanwa Bank Ltda	-	725.854.789,17	1989
SOMA	11.304.222.552,63	30.640.328.189,78	
TOTAL	13.532.135.405,63	78.442.495.936,18	

Sobre os contratos acima vencem juros e outros encargos, às taxas usuais do mercado financeiro.

Os financiamentos em geral, são garantidos por Aval do Governo da União, não gravando por alienação fiduciária ou hipoteca os bens da Empresa.

Conforme Resolução do Exmo. Sr. Presidente da República de 14 de março de 1979 e decretos e atos complementares, foi garantida a liberação, através do Tesouro Nacional, de recursos específicos à Empresa para amortização de parcelas do principal e respectivos encargos de financiamentos externos vencíveis durante o período de 1979 a 1981.

Esses recursos serão destinados a aumento de capital da Rede pela União. Recursos totalizando Cr$ 8.547.398.669,41, foram durante 1979 liberados e utilizados no pagamento de parcelas vencidas no período e estão, em 31 de dezembro de 1979, incluídos na

conta de fundos com recursos externos, demonstrada no patrimônio líquido no grupo de reservas de capital.

Outrossim, como determinado na referida Resolução, em 1979, foi consolidada a dívida interna da Rede junto às instituições financeiras oficiais, em operações com quatro anos de carência, juros capitalizados durante a carência, às taxas inicialmente contratadas e com prazo de pagamento de dez anos.

10. CREDORES POR DEPÓSITOS, CAUÇÕES E SERVIÇOS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1978	1979
	Cr$	Cr$
Juros a Pagar	1.038.154.225,65	1.365.661.764,36
Aluguéis a Pagar	389.300,00	240.468,48
Tráfego Mútuo a Pagar	154.544.757,07	281.277.233,79
Salários não Reclamados	3.954.120,72	4.827.328,76
Credores por Depósitos	71.002.079,02	369.860.064,42
Créditos para Cauções em Dinheiro	113.559.574,77	172.528.256,09
Créditos não Reclamados	161.662.255,14	69.927.715,87
Outros	130.840.899,04	276.643.240,74
	1.674.107.211,41	2.540.966.072,51

11. OUTRAS OBRIGAÇÕES

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1978	1979
	CR$	CR$
Recursos para Educação e Assistência Social	176.805.853,00	114.138.402,63
Provisão para Questões Trabalhistas (1978-CR$589 milhões classificados no grupo Fornecedores e Empreiteiros)	-	974.455.520,00
Fundo de Seguridade REFER	858.784.402,29	-
Conjunto Residencial de Engenho de Dentro	-	25.320.146,02
Encargos com Desembaraço de Material Importado	-	183.680.116,45
Patrimonios a Incorporar:		
DNEF	1.025.615.972,09	-
CGT	7.133.957,73	7.133.957,73
Estrada de Ferro Madeira Mamoré	56.466.005,00	56.466.005,00
Instituto Brasileiro do Café	12.148.905,62	11.725.923,91
Relações Internas	-	833.730.917,00
Engefer - Capital a Integralizar	12.093.088,00	12.093.088,00
Outros	323.387.790,88	219.598.865,65
	2.472.435.974,61	2.438.342.942,39

12. CAPITAL INTEGRALIZADO

As ações componentes do capital social totalmente integralizado, em 31 de dezembro de 1978 e 1979, são todas nominativas, no valor nominal de CR$ 1,00 cada uma, com a seguinte distribuição:

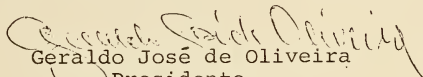
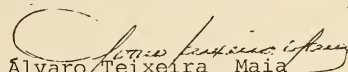
Acionistas	Quantidades de Ações		Total	Participação %
	Ordinárias	Preferenciais		
União Federal	53.695.190.208	-	53.695.190.208	98,20
Estados	-	782.966.109	782.966.109	1,43
Municípios	-	197.491.115	197.491.115	0,36
Banco do Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo	-	7.049.582	7.049.582	0,01
	53.695.190.208	987.506.806	54.682.697.014	100,00

A União Federal sempre será titular de no mínimo 51% das ações representativas do capital social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordinárias.

O aumento do capital social de CR$ 54.682.697.014,00 para CR$.. 83.227.871.039,00, aprovado pela Resolução do Conselho de Administração nº 18/79 de 21.12.79 não se efetivou no exercício. Esse aumento somente será apreciado pela Assembléia Geral dos Acionistas no exercício de 1980.

13 - RESERVA DE REAVALIAÇÃO

O imposto de renda atribuível à reavaliação do ativo imobilizado, mencionada nas Notas 1 item "c" e 2 item "a", exigível quando da efetiva capitalização da reserva ou depreciação ou disposição dos correspondentes bens, não foi refletido devido a Empresa estar pleiteando isenção do referido tributo, junto às autoridades fiscais.

14 - AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Representam ajustes líquidos efetuados na conta de resultados do período, provenientes do reconhecimento de receitas e despesas de exercícios anteriores.

CONSELHO FISCAL

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros efetivos do Conselho Fiscal da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, no desempenho de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram as Demonstrações Contábeis da Sociedade, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1979 e, considerando os demais elementos oferecidos pela Empresa, bem como o relatório do Assessor Contábil deste Conselho, são de parecer que o Relatório da Administração e as Demonstrações Contábeis relativas ao exercício de 1979, refletem a posição econômico-financeira da Empresa, estando assim, em condições de serem submetidas à apreciação da Assembléia Geral Ordinária de Acionistas.

Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1 980.

Geraldo José de Oliveira
Presidente
CIC 011.711.007/87

Álvaro Teixeira Maia
Membro
CIC 309.438.837/00

Miguel Mário Bianco Masella
Membro
CIC 006.288.598/72